




3 1761 11650603 1



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506031>

CA1
XC27
-T82

For no. 40 see CA! XC12 -1990P12



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 41

Tuesday, April 24, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 41

Le mardi 24 avril 1990

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to the Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, a review of the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation"

CONCERNANT:

Conformément à l'Ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, une étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Marc Bosc

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 24, 1990
(51)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:38 o'clock a.m. this day, in Room 209, West Block, the Vice-Chairman, Denis Pronovost, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Les Benjamin, Stan Keyes and Denis Pronovost.

Acting Members present: Lyle Kristiansen for Iain Angus and Ken Monteith for Harry Chadwick.

Other Members present: Ross Belsher, Gabriel Fontaine, Robert Nault and Roger Simmons.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Air Traffic Control Association: Dave Lewis, Vice-President, Labour Relations; Herb Brennen, Managing Director.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35.*)

Dave Lewis made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 10:56 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 24 AVRIL 1990
(51)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 38, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Denis Pronovost (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Les Benjamin, Stan Keyes, Denis Pronovost.

Membres suppléants présents: Lyle Kristiansen remplace Iain Angus; Ken Monteith remplace Harry Chadwick.

Autres députés présents: Ross Belsher, Gabriel Fontaine, Robert Nault et Roger Simmons.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien: Dave Lewis, vice-président, Relations de travail; Herb Brennen, directeur administratif.

Conformément à son ordre de renvoi daté du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada». (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35.*)

Dave Lewis fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 10 h 56, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Bosc

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, April 24, 1990

• 0938

The Vice-Chairman: We have a quorum. We are ready to hear evidence.

Nous recevons aujourd'hui un seul groupe de témoins. Il s'agit des représentants de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien.

Our witnesses today are Dave Lewis and Herb Brennen of the Canadian Air Traffic Control Association.

Messieurs, nous sommes prêts à vous entendre si vous avez une présentation à faire. Par la suite, les députés vous poseront des questions avec grand plaisir. Comme M. Benjamin semble en très grande forme ce matin, je suis certain qu'il aura de nombreuses questions à vous poser.

Mr. Dave Lewis (Vice-President, Labour Relations, Canadian Air Traffic Control Association): Thank you for the opportunity to appear before your committee this morning.

Formed in 1959, CATCA is certified as the exclusive bargaining agent for the air traffic control group in the Public Service. The federal Department of Transport is the only employer of civilian air traffic controllers in Canada. In meeting the challenges that create problems for the air traffic controller, CATCA is active with several agencies including the Department of Transport, the International Federation of Air Traffic Controllers Associations, the International Civil Aviation Organization, and others.

• 0940

In light of the ever-changing aviation industry and ever-increasing demands on the controller, through its national and international associations, CATCA is committed to promoting the safety and efficiency of air traffic control and the recognition of air traffic controllers as professional members of the community.

Canadian controllers handle an average of 10 million flights per year. There are currently 1400 operational air traffic controllers in Canada, located at 75 facilities, spread over all 10 provinces and the 2 territories. The size of the operations varies from 4 to 140 controllers. Of our 1900 members nationwide, approximately 400 are employed in non-operational positions, involving the development and testing of air traffic control procedures and equipment and instruction of trainees. There are approximately 100 people in training status.

With the introduction of radar, the increase in aircraft speeds, the increase in the numbers and types of aircraft using our airways and airports, a large measure of responsibility has been transferred from the pilot to the controller. This has added an increase in the amount of pressure and stress to the job of the controller.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 24 avril 1990

Le vice-président: Nous avons le quorum. Nous sommes prêts à entendre les témoignages.

We have today a single group of witnesses; they are representatives of the Canadian Air Traffic Control Association.

Nos témoins d'aujourd'hui sont Dave Lewis et Herb Brennen, de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien.

Gentlemen, we are ready to hear you if you have a presentation for us. Later, the members will be very pleased to ask you some questions. Mr. Benjamin seems in very great shape this morning, and I am sure he will have lots of questions to ask you.

M. Dave Lewis (vice-président, Relations de travail, Association canadienne du contrôle du trafic aérien): Je vous remercie de nous donner l'occasion de comparaître ce matin devant le comité.

Fondée en 1959, l'ACCTA est l'agent négociateur exclusif du groupe du contrôle de la circulation aérienne de la fonction publique. Le ministère fédéral des Transports est le seul employeur des contrôleurs aériens civils au Canada. Pour répondre aux défis qui représentent toutes sortes de difficultés pour les contrôleurs du trafic aérien, l'ACCTA entretient des relations avec divers organismes dont, par exemple, le ministère des Transports, la Fédération internationale des associations du contrôle de la circulation aérienne et l'Organisation de l'aviation civile internationale.

L'aviation est en évolution constante et la tâche du contrôleur ne cesse de devenir plus exigeante. C'est pourquoi l'ACCTA s'attache à promouvoir tout ce qui contribue au bon fonctionnement du système de contrôle de la circulation aérienne ainsi que la reconnaissance du statut professionnel du contrôleur dans le milieu aéronautique.

Le service de contrôle de la circulation aérienne du Canada achemine en moyenne 10 millions de vols par année. Son personnel d'exploitation compte 1,400 membres en poste dans 75 installations situées dans les 10 provinces et les deux territoires du Canada. La plus petite installation compte un personnel de quatre personnes, la plus grande un personnel de 140. Sur les 1,900 membres que compte l'ACCTA, environ 400 travaillent à des postes hors exploitation, par exemple au développement et à la mise à l'essai des méthodes de travail et de l'équipement, aux tâches de formation, etc. Une centaine d'autres sont à l'étape de la formation.

Avec l'introduction du radar, l'augmentation de la vitesse et du nombre d'aéronefs qui utilisent nos voies aériennes et nos aéroports, et avec la multiplication des types d'appareils s'est opéré un transfert de responsabilité du pilote au contrôleur.

[Texte]

The pilot is responsible for his aircraft; however, a controller is responsible for that aircraft and up to 20 others at any one time. The job of air traffic controller is a demanding one, demanding rapid co-ordination of mental processes and physical actions in the detection, tracking, and monitoring of aircraft. In fact, numerous psychological studies have referred to the air traffic controller as a psycho-motor athlete. The task of providing a safe, orderly, and expeditious flow of air traffic calls for a cool head and an alert mind.

The training of an air traffic controller, once he has successfully passed a series of medical tests, aptitude tests, and interviews before being hired by the federal government, is a mentally strenuous one. The candidate must be fully prepared to accept the real-life strain of the profession. Total training time, including orientation periods, adds up to between two and three years. All operational air traffic controllers are licensed by the Department of Transport and must meet rigorous medical and proficiency standards every year in order to continue in their work.

Air traffic control is by nature a high-stress occupation. The effect of stress on the controller and his future within the profession are of prime importance to CATCA and the safety of the system. The grave consequence of even the slightest error is ever present. In addition, stress-related medical problems such as respiratory, gastro-intestinal, and cardio-vascular disorders are common occurrences in the profession.

The projected career span of an air traffic controller is considerably less than that of other professions. It is unlikely that a controller will remain in operational service in excess of 25 years. Recognizing the effects on the controller, his future, and the safety of the system, CATCA is committed to substantial changes in environment, equipment, retraining, and retirement programs to ensure safe travel and a meaningful and fulfilling profession for the air traffic controller. The minister's statement on the issue of substance use stressed three areas: education, rehabilitation, and training. It is our opinion that the first, education, is the most significant. Education is the preventative factor. If it was done effectively, you would eliminate or significantly decrease the possibility of anyone arriving at work under the influence of a substance.

Your air traffic controllers are trained to deliver their best every minute. The employer has to recognize that the employee requires support in developing a lifestyle that eliminates the need for artificial crutches.

I might point out that today's work environment, with short-staffing, increased workload, and substantial overtime, is not conducive to a stress-free environment. This country can be thankful for the high level of personal integrity shown

[Traduction]

La tâche du contrôleur en est devenue d'autant plus lourde car si le pilote est responsable de son appareil le contrôleur, pour sa part, peut avoir sous sa responsabilité ce même appareil et jusqu'à vingt autres à la fois. Le contrôleur exécute un travail exigeant. Pour repérer et suivre les aéronefs dans leur course, il lui faut une rapide coordination de pensée et d'action. Des études de psychologie montrent qu'il possède des fonctions psychomotrices extrêmement développées. Assurer un débit sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne demande sang-froid et présence d'esprit.

L'élève-contrôleur reçoit une formation rigoureuse, non sans d'abord avoir passé une série d'examens médicaux, de tests d'aptitudes et d'entrevues, avant d'entrer au service du gouvernement fédéral. Il doit être parfaitement préparé à la forte pression auquel il sera soumis dans son travail de tous les jours. La durée totale de la formation, périodes d'orientation comprises, est de deux à trois ans. Tous les contrôleurs en exercice, c'est-à-dire affectés à l'exploitation du service, sont titulaires d'une licence que leur confère le ministère des Transports et doivent chaque année se soumettre à un examen médical et à de rigoureuses vérifications de compétences.

Le contrôle de la circulation aérienne comporte un très haut niveau de stress dont les effets revêtent une importance primordiale aux yeux de l'ACCTA, tant pour ce qui est de l'avenir professionnel du contrôleur que de la sécurité même. Le contrôleur a toujours présentes à l'esprit les conséquences de la moindre erreur. Il est sujet aux troubles respiratoires, gastro-intestinaux et cardiovasculaires associés au stress.

La durée de sa carrière est considérablement moindre que dans les autres professions: il ne passera guère, en effet, plus de 25 ans à l'exploitation. Voilà pourquoi l'ACCTA, consciente tout à la fois des effets du stress sur le contrôleur, de l'importance de la qualité de sa vie professionnelle et des exigences de la sécurité aérienne, s'emploie à obtenir les améliorations nécessaires au chapitre des conditions de travail et de l'équipement ainsi que des programmes de recyclage et de retraite dont bénéficient les membres. Le ministre des Transports dans l'allocution qu'il a prononcée au sujet de la consommation de l'alcool et des drogues, a présenté trois types de mesures, soit l'éducation, la réadaptation et le dépistage par les tests. C'est l'éducation qui nous paraît l'élément le plus important. L'éducation est un facteur de prévention. Bien appliqué, ce facteur permettrait, sinon d'éliminer, du moins de réduire considérablement le risque que quiconque se présente au travail avec des facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue.

Les contrôleurs de la circulation aérienne sont entraînés à donner le meilleur d'eux-mêmes à tous les instants. L'employeur doit reconnaître que les membres de son personnel ont besoin d'être appuyés dans l'établissement d'un style de vie qui dispense du besoin de recourir à des béquilles.

Je souligne à cet égard le fait que notre environnement de travail actuel—avec ses effectifs insuffisants, sa charge de travail croissante et les heures supplémentaires trop nombreuses—est une source de stress. La population

[Text]

by its controller work force. As the survey showed, there is little evidence of people permitting themselves to appear in the work place under the influence of a substance. Money and effort must be devoted to education, and it must be the prime action of this strategy.

With respect to rehabilitation and intervention, the association must be an equal partner in this process or it will simply be a waste of money, since it will not be trusted by the employee. CATCA has had a peer advisory network in place for the past 10 years, and with the co-operative effort of the association and the management of air traffic services, we have an excellent working model.

● 0945

Currently we are trying to develop a tri-party arrangement with transport, civil aviation medicine and our association, which would establish a rehabilitation and follow-up program for air traffic controllers. Your deliberations could benefit our program by recommending that all rehabilitation programs be done under working agreements with employee representatives.

The third thrust of the minister's statement has raised the most concern, and that is the testing for substances. While a definition of impairment exists for alcohol—0.08—no definition exists for drug impairment, and it will be necessary to distinguish between impairment from legal and illegal substances. Currently Transport Canada rules, as they apply to the use of alcohol, state that no holder of an air traffic control licence shall exercise the privileges of such licence, first, within 8 hours after the consumption of any alcoholic beverage; or second, while under the influence of intoxicating liquor.

With regard to drugs, air traffic controllers may not exercise the privileges of their licences while under the influence of a drug that impairs their ability to carry out their duties. At present, any employee who uses prescription medicine can be advised by the doctor not to go to work until a specific time after consuming the medication. If the doctor fails to recommend and the employee is concerned, each case is dealt with individually on the advice of the regional medical officer. There are no definitive answers on how long any medicine may last in your system. It is important to note that urine tests cannot determine dosage or impairment. Alcohol can remain in the system for up to 36 hours.

A significant question then is whether the impact of impairment on job performance is the concern, or whether it is really a moral issue of usage of illegal substances. If it is the latter, you may well be heading down the path of introducing the employer as a policing agent who acts suspicious of all, and who uses intimidation to control the actions of employees.

[Translation]

canadienne peut se féliciter du haut degré d'intégrité professionnelle que manifestent les contrôleurs de la circulation aérienne: comme l'enquête l'a révélé, il n'y a guère d'indications qu'il y ait dans ce groupe des personnes qui se permettraient de se présenter au travail sous l'empire de l'alcool ou de la drogue. L'éducation doit être le moteur principal de notre action et les ressources nécessaires doivent y être consacrées.

On propose en second lieu la réadaptation et l'intervention. Il est essentiel que notre association soit associée à ces mesures, sans quoi celles-ci, n'ayant pas la confiance des employés, ne représenteraient qu'un gaspillage de ressources. Voilà 10 ans maintenant que l'ACCTA a mis en place un réseau d'entraide qui représente un excellent modèle de coopération entre l'association et la direction des services de la circulation aérienne.

Nous cherchons présentement à établir un accord tripartite intéressant le ministère des Transports, le service de médecine aéronautique civile et l'ACCTA, en vue d'établir un programme de réadaptation et de suivi pour les contrôleurs de la circulation aérienne. Votre comité nous aiderait dans cette voie s'il recommandait que tous les programmes de réadaptation se fassent en concertation avec les représentants des employés.

Le troisième élément de la déclaration du ministre est celui qui nous apparaît le plus discutable et je veux parler des tests. Il existe un critère par lequel on peut mesurer l'affaiblissement des facultés par l'alcool, le taux étant fixé à 0,08, mais il faudra établir une distinction entre l'affaiblissement des facultés dues à des drogues légales et à des drogues illégales. En ce qui concerne l'alcool, les règles formulées par le ministère des Transports stipulent qu'un titulaire de la licence de contrôleur de la circulation aérienne ne peut exercer les privilèges que lui confère cette licence dans les huit heures qui suivent l'ingestion d'une boisson alcoolique ou alors qu'il est sous l'effet de l'alcool.

Pour ce qui est des drogues, la même interdiction s'applique au contrôleur de la circulation aérienne qui a consommé un médicament pouvant diminuer sa capacité de remplir ses fonctions. À l'heure actuelle, lorsqu'un médecin prescrit un médicament à un contrôleur, il peut lui recommander de ne pas travailler pendant un laps de temps donné après l'absorption du médicament. Si le médecin n'a pas fait cette recommandation et que l'employé est dans le doute, c'est le responsable médical régional qui tranchera. Chaque cas doit être traité individuellement, car il n'y a pas d'indication universelle du temps qu'un médicament demeure dans l'organisme. Il est important de noter que les tests d'urine ne permettent de déterminer ni la dose prise ni le degré d'affaiblissement des facultés. L'alcool peut demeurer dans l'organisme jusqu'à 36 heures.

Il y a lieu de se demander, dans ces conditions, si ce qui importe c'est l'affaiblissement des facultés et son effet sur l'exécution des fonctions ou si c'est la question de la moralité de la consommation de drogues illégales. Dans ce dernier cas, il y aurait un risque que l'employeur ne se transforme en gendarme, soupçonneux de tous et pratiquant l'intimidation pour mieux s'assurer de la bonne conduite de chaque employé.

[Texte]

The rights of an individual must be clearly addressed to ensure that the accusation of usage of some illegal substance can be protected against a false positive result. No innocent person's career or reputation should be the price extracted for punishment-motivated legislation. The person's income and rights must be adequately protected during the entire process.

Broad-spectrum testing has proven highly susceptible to error. The broader the spectrum, the higher the incidence of false positives. On the other hand, the narrower the spectrum in each test, the more costly the process becomes.

Who will establish the laboratory certification and on what frequency? Will testing only tell if something is in the person's system, or will it identify the level of impairment? In some instances a person who happens to be in the same room where illegal substances are being used can test positive but would still be innocent. How do you protect for that situation?

The key to all concerns is education. Our society has changed its opinion on the use of alcohol through education, not through law. If you want to curb the attractiveness of using illegal substances it will be by action and leadership in education, not penalties and intimidation.

Pre-employment and promotion testing is feasible as part of a candidate's medical examination, but if testing applies at every stage of job transfer or job promotion it becomes impractical and unwieldy. The constant movement of employees between acting positions, temporary postings, training, promotions and lateral transfers raises the question of why, when most of the moves are employer-created, would there be a requirement to test the employee? Perhaps it would be better to test the managers responsible for staffing every time they cause a staffing problem. In that case, you are about eight years behind.

Post-accident testing is the most realistic stage for testing to exist as it would eliminate any questions of someone's actions having occurred as a result of being influenced by some substance. If it is done it must occur immediately and by an independent body. Enabling legislation relative to the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board, as part of their accident investigation, would appear to be the most logical.

• 0950

Any regulations applicable to post-accident testing must assure that the testing is done immediately following the accident by a qualified expert, the security of the specimen is guaranteed and the analysis is done in a laboratory. This applies equally to drug or alcohol testing.

In conjunction with the annual or semi-annual medical, periodic testing could be accomplished, but such a test is unlikely to produce results if detection is the goal, as dates for medicals are known in advance.

[Traduction]

Il faut protéger les droits de chacun afin d'empêcher que des accusations d'utilisation de substances illégales ne soient portées sur la foi de résultats positifs erronés. Ni la carrière ni la réputation d'une personne doivent souffrir de mesures législatives à caractère punitif. Le revenu et les droits des employés doivent être adéquatement protégés tout au long du processus.

Il est prouvé que les tests non spécifiques sont hautement susceptibles d'erreurs. Plus large est l'éventail des substances recherchées, plus grand est le risque de résultats positifs erronés. Par contre, plus cet éventail est étroit, plus le programme de dépistage sera coûteux.

Qui certifiera les laboratoires et selon quelle fréquence? Les tests devront-ils seulement révéler la présence d'une substance dans l'organisme ou déterminer aussi le degré d'affaiblissement des facultés? Il est possible, dans certaines circonstances, qu'une personne s'étant trouvée dans la même pièce que d'autres qui consommaient une substance illégale, présente, après un test positif. Cette personne serait pourtant innocente. Comment empêcher qu'une telle situation ne se produise?

La clef, dans toute cette question, est l'éducation. C'est en effet par l'éducation et non par le recours aux lois que s'est opéré le changement d'attitudes au sein de notre société au sujet de l'alcool. Pour contrer l'attrait de la consommation des drogues illégales, il faudra tabler sur l'action éducative et non sur les mesures punitives et l'intimidation.

Des tests peuvent être intégrés à l'examen médical préalable à l'engagement ou à l'avancement d'un employé, mais il serait peu pratique, voire impossible, de faire passer un test chaque fois qu'un employé est muté ou promu. Les déplacements constants que constituent les désignations intérimaires, les affectations provisoires, les stages, les promotions et les mutations, nous portent à nous demander pourquoi, puisque ces déplacements sont pour la plupart créés par l'employeur, il serait nécessaire de faire subir un test à l'employé. Il faudrait peut-être mieux faire subir ce test, chaque fois que leurs décisions causent des problèmes, aux cadres qui ont la responsabilité de la dotation en personnel. En ce cas, votre comité aurait huit ans de retard.

C'est à la suite d'un accident qu'il serait le plus utile de procéder à un test car on pourrait ainsi éliminer tout doute sur la possibilité que les personnes en cause aient pu avoir les facultés affaiblies. La validité de ces tests serait fonction de ce qu'ils seraient administrés sans aucun délai par un organisme indépendant. Il serait logique d'habiliter à cette fin le bureau d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

Il faut assurer par réglementation que les tests consécutifs aux accidents soient administrés immédiatement après l'accident par une personne qualifiée, que la sécurité de l'échantillon soit garanti et que l'analyse se fasse en laboratoire. Ces règles s'appliquent aussi bien pour la détection de l'alcool que des drogues.

Il serait possible d'instituer des tests périodiques dans le cadre de l'examen médical annuel ou semi-annuel, mais il est permis de s'interroger sur la valeur de détection d'une telle mesure car les dates de ces examens sont annoncées à l'avance.

[Text]

Cause testing has the greatest potential for harassment in the workplace. If given such authority, managers could use it indiscriminantly. The only recourse for the employees and their representatives would be to take legal action against the employer forcing them to show just cause. Any testing decision should be the responsibility of independent authorities. Management should be required to show cause to these authorities who would then decide each case on its own merits, for example, pre-testing by civil aviation medicine and post-accident testing by the Canadian Transportation Accident Investigation Board. The employer should be engaged in education and rehabilitation, the positive aspects and not the punitive aspects.

We are adamantly opposed to all forms of random testing. Such testing cannot be permitted in the workplace as it would be very disruptive and could cause distractions leading to far worse consequences than any benefits such action could derive. In some instances, a person is working the shift alone.

It would be our position that such testing would be reasonable cause for the employee not to return to work until the results were known, because he may not be fit for the workplace until that time. You can expect that it would be perceived as a threat to the controller's livelihood and it could therefore be as upsetting as having an incident or accident occur while he was working.

We are of the opinion that if the government intends to action any form of testing, that it be applied equally to management. Management is responsible for staffing, procedures and equipment that controllers are expected to work with. Its decisions have a clear impact on the work environment.

The employee is required to carry out decisions made by his superiors regardless of the potential problems and grieve it later if he does object. It would be inappropriate to suggest that management's actions do not influence safety in this country. You need only look at our current situation.

To conclude, our paper is only a brief overview of our concerns as to the proposed strategy on substance use by Transport Canada. We have dealt with it in general terms because the strategy is still only general in nature. We would expect that we will have the opportunity to deal with the specifics as they develop. While the current case is a poor example of the employer living up to its commitments on consultation, we remain optimistic and believe that consultation is important before the decisions are made.

Management is not the only one interested in safety. If the only tools for managing that it knows how to use are threats and other punitive measures, then transportation in Canada is in for a sorry future. The emphasis must be on

[Translation]

Les tests «pour cause» constituent le type de mesures qui se prêtent le plus au harcèlement en milieu de travail. Investis d'une telle autorité, des gestionnaires pourraient utiliser cet outil sans discernement. Les employés et leurs représentants n'auraient d'autre recours que de s'adresser à un tribunal pour forcer l'employeur à justifier son action. C'est pourquoi la décision de procéder à un test devra dans tous les cas revenir à une autorité indépendante. La direction devrait justifier sa demande devant cette autorité, laquelle déciderait à la lumière de chaque cas. La responsabilité pour ce qui est des tests de caractère préventif devrait revenir, par exemple, au service de médecine aéronautique civile, tandis que celle des tests consécutifs aux accidents devrait revenir au Bureau d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. L'employeur doit se donner un rôle d'éducation et de réadaptation, c'est-à-dire un rôle positif et non punitif.

Nous sommes formellement opposés à toutes formes de tests effectués au hasard. Ce genre de dépistage n'a pas sa place sur les lieux de travail car il nuirait sérieusement au travail lui-même et serait une source de distraction dont les conséquences pourraient être beaucoup plus graves que les avantages que l'on pourrait en retirer. Il arrive qu'un employé soit seul en service.

Nous estimons qu'un test en pareille circonstance constituerait un motif raisonnable pour que cet employé ne reprenne pas le travail tant que les résultats n'en seraient pas connus, car il se pourrait bien qu'il ne soit plus en état de travailler jusqu'à ce moment-là. On peut prévoir, en effet, qu'il verrait ce test comme une menace à son gagne-pain, ce qui pourrait avoir sur lui un effet tout aussi troublant qu'un accident ou un incident survenant pendant qu'il est de service.

Nous sommes d'avis que toute forme de dépistage par les tests que pourrait adopter le gouvernement devrait également s'appliquer au personnel cadre. Ce sont les cadres qui prennent les décisions en matière de dotation, de méthodes de travail et d'équipement, toutes décisions auxquelles le contrôleur doit se conformer et qui influent sur son environnement de travail.

L'employé est tenu de se plier aux décisions de ses supérieurs, quels que puissent être les problèmes qui en découleront. Il pourra formuler ses objections plus tard s'il y a lieu. On aurait tort de croire que les décisions prises par les cadres n'ont pas de conséquences pour la sécurité au Canada; il n'y a qu'à voir la situation dans laquelle nous nous trouvons présentement.

En conclusion, nous présentons dans notre mémoire un aperçu succinct des réflexions que nous inspire le plan d'action proposé par Transport Canada au sujet de la consommation d'alcool et de drogue. Nous nous sommes contentés d'aborder la question en termes généraux car ce plan d'action n'est encore que général. Nous comptons être consultés au fur et à mesure qu'il se précisera. Bien sûr, l'employeur ne nous a pas donné ici un bon exemple de consultation, mais nous demeurons optimistes et convaincus de l'importance de la consultation préalable à la prise de décision.

Le personnel de direction n'est pas seul à s'intéresser à la sécurité, et si la menace et les mesures répressives sont les seuls outils qu'il sache utiliser, alors c'est tout l'avenir des transports dans notre pays qui est en jeu. L'accent doit être

[Texte]

education and rehabilitation, not on threat or penalty. In air traffic control you are investing approximately \$500,000 to produce one licensed controller, an expensive resource not to be wasted.

The Vice-Chairman: Mr. Keyes told me he prepared some very bright questions for you.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Who wrote them for him?

Mr. Keyes (Hamilton West): Good morning, gentlemen, thanks very much for your thorough examination of the issue before us.

You mention in page 5 how CATCA has had a peer advisory network in place for 10 years. Do you have any statistics on just what that peer advisory group has dealt with in the past 10 years? Has it dealt with the problems of substance abuse, for example, how many cases of legal versus illegal drugs?

Mr. Herb Brennen (Managing Director, Canadian Air Traffic Control Association): In the case of the peer network process, we deliberately steered away from collecting statistics. The process has been there to assist the individuals with the co-operation of both the association and the management group. We realize that a clear level of activity has occurred across the country and that there have been people advised and assisted in receiving treatment. We have deliberately avoided the process of gathering statistics. It was not our intent for them to go out and secure business in order for them to remain as an available support system.

• 0955

Mr. Keyes: To remain as an available support system?

Mr. Brennen: Yes.

Mr. Keyes: Is the peer advisory network your creation?

Mr. Brennen: The peer is a controller. We have nine of them across the country. The program is jointly activated by the co-operation of both the association and the management group.

The idea behind it is that the peer is available and known to the individual controllers. It can happen in two ways. If the individual wishes to come forward in a voluntary manner to say they need help—whether it be in the area of substance or marital or financial problems—the idea of the peer is simply to say that they will help them get to where they need the assistance.

In this particular case, the way the program operates is that management has agreed that they would provide the time off for the individual, without questioning who the individual is seeing. We pay the expenses of the individual.

For example, because there is only one peer per region, if they are required to travel, we do not ask them to identify who they have been in contact with in order to establish that the peer protects the confidentiality of the relationship with the individual.

[Traduction]

mis sur l'éducation et la réadaptation, et non sur les menaces et la répression. La formation d'un seul contrôleur de la circulation aérienne représente un investissement de près de 500,000\$. Ce n'est pas une ressource à gaspiller.

Le vice-président: M. Keyes m'a dit qu'il était prêt à vous poser des questions très judicieuses.

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Qui les a rédigé pour lui?

M. Keyes (Hamilton—Ouest): Bonjour, messieurs, merci beaucoup de nous avoir présenté un examen complet de la question.

Vous mentionnez à la page 5 que l'ACCTA a un réseau d'entraide depuis dix ans. Avez-vous des chiffres au sujet des cas dont ce groupe d'entraide a dû s'occuper au cours des dix dernières années? Le groupe s'est-il occupé de problèmes de consommation d'alcool ou de drogue, par exemple? Combien de cas portaient sur des drogues légales et combien sur des drogues illégales?

M. Herb Brennen (directeur administratif, Association canadienne du contrôle du trafic aérien): Dans le contexte du réseau d'entraide, nous avons délibérément évité de recueillir des statistiques. Le réseau d'entraide, auquel participe l'association et le groupe de la direction, a été institué pour aider les employés. Ce groupe est vraiment actif dans tout le pays, il a permis de conseiller les employés et de les aider à recevoir le traitement voulu. Nous avons délibérément évité de recueillir des statistiques. Nous n'avons jamais voulu que le groupe se cherche des clients afin de continuer d'exister comme service de soutien.

M. Keyes: Afin de continuer d'exister comme service de soutien?

M. Brennen: Oui.

M. Keyes: Est-ce votre association qui a créé le réseau d'entraide?

M. Brennen: Ce sont des contrôleurs qui constituent le réseau d'entraide. Nous en avons neuf dans tout le pays. Le programme fonctionne grâce à la coopération entre l'association et le groupe de la direction.

On fait savoir aux contrôleurs lequel de leur collègue est à leur disposition comme membre du réseau. Un contrôleur peut dire de son propre gré qu'il a besoin d'aide pour régler des problèmes liés à l'alcool ou aux drogues, ou encore des problèmes matrimoniaux ou financiers; on veut simplement dire aux contrôleurs que quelqu'un est là pour les orienter vers le genre d'aide dont ils ont besoin.

Voici comment le programme fonctionne: la direction a accepté d'accorder du temps libre à l'agent en cause sans demander quel contrôleur il voit. Nous payons les dépenses occasionnées.

Par exemple, vu qu'il n'y a qu'un seul membre du réseau par région, il peut arriver qu'il ait à se déplacer; nous ne lui demandons pas d'identifier la personne qu'il va voir, afin d'assurer le caractère confidentiel de ses contacts.

[Text]

Mr. Keyes: How many instances of drinking on the job, for example, or any of this kind of thing, have you identified over the last few years?

Mr. Brennen: I do not know that we have identified—

Mr. Keyes: Somebody showing up on the job with alcohol on his breath or in unstable shape; is that all guarded information or are there numbers available?

Mr. Brennen: I do not think there have been any statistics developed on it at all, Stan.

Mr. Lewis: Certainly not that we are aware of.

The only case where we would be aware of it would be if it resulted in discipline, or if some action was taken that the association was a party to. As far as the peer support network goes, all that information is kept confidential.

Mr. Keyes: Let us separate ourselves from the peer group. Now we are dealing with disciplinary action against controllers who have had a substance-abuse problem, have shown up on the job with alcohol on their breath, or are unable to function. Do you have statistics on that?

Mr. Lewis: No, we do not.

Mr. Brennen: The best I can offer you is that in the almost 11 years that I have been with the association, I would not think there have been any more than maybe a couple of cases where discipline itself has been associated with that cause.

Mr. Keyes: So am I correct in presuming that a system of substance monitoring or, as is proposed here, without the full benefit of a piece of legislation or a bill with specifics in front of us but more of throwing into the blender to see what we get, what it tastes like when it comes out, the substance abuse or safety sensitive positions. . . do you think this kind of study or this kind of legislation is warranted with the evidence you have put before us that says you have only had. . . ?

Mr. Brennen: Certainly from the evidence before you it would not indicate that it would require legislation. Our position is that the effort should be made in education and rehabilitation. What you want is to ensure effective lifestyle, an attitude of the individual during the time leading up to and when they come to work. That is really where the emphasis should be put. I do not particularly support the concept of legislation in a punitive sense.

• 1000

Mr. Keyes: On page 7 you give us a “who will do this, who will do that and a will it do this, will it do that”. How do you protect that situation? You ask all the questions but fall short of passing any judgment. Is there any capsulized judgment call we can get from CATA on this?

[Translation]

M. Keyes: Au cours des dernières années, combien de cas avez-vous dénombré d'employés qui travaillaient sous l'influence de l'alcool, par exemple, ou de toute autre substance semblable?

M. Brennen: Je ne connais pas de cas. . .

M. Keyes: Je veux parler d'employés qui sentent l'alcool à leur arrivée au travail ou qui paraissent avoir les facultés affaiblies; avez-vous des chiffres ou s'agit-il de renseignements protégés?

M. Brennen: Je ne pense pas qu'on ait de statistiques à ce sujet, Stan.

M. Lewis: Pour autant que nous sachions, il n'y en a pas.

Nous serions au courant de tel cas seulement si des mesures disciplinaires étaient prises ou si l'association participait à l'adoption de certaines mesures. En ce qui concerne le travail du réseau d'entraide, tous les renseignements sont confidentiels.

M. Keyes: Laissons de côté le réseau d'entraide. Parlons maintenant de mesures disciplinaires prises contre des contrôleurs qui avaient eu des problèmes d'abus d'alcool ou de drogues, qui sentaient l'alcool à leur arrivée au travail, ou qui étaient incapables de fonctionner. Avez-vous des statistiques à ce sujet?

M. Lewis: Non, nous n'en avons pas.

M. Brennen: Je peux simplement vous dire que, depuis près de 11 ans que je travaille à l'association, je n'ai eu connaissance de quelques cas de mesures disciplinaires liées à ce genre de motif.

M. Keyes: J'ai donc raison de supposer qu'un système de surveillance pour dépister les abus d'alcool ou de drogues comme on le propose ici, sans mesures législatives qui en stipulent les détails, mais plutôt un ensemble de mesures instituées au petit bonheur, pour voir ce qui en ressortira. . . En ce qui concerne la consommation d'alcool ou de drogues dans les secteurs d'emploi relié à la sécurité. . . Pensez-vous que ce genre d'étude ou de mesures législatives soit justifié, étant donné votre témoignage selon lequel vous n'avez eu que. . . ?

M. Brennen: D'après les renseignements qu'on vous a transmis, il est certain qu'une mesure législative n'est pas justifiée. Nous sommes d'avis qu'il faut concentrer nos efforts sur l'éducation et la réadaptation. Nous voulons promouvoir un mode de vie fonctionnel, une attitude responsable chez l'employé pendant les heures précédentes son travail et au moment de son arrivée au travail. C'est là qu'il faut vraiment mettre l'accent. Je ne suis pas particulièrement en faveur de l'idée d'une loi punitive.

M. Keyes: À la page 9 de votre mémoire, vous posez toute une série de questions, demandant qui fera ceci ou cela, qu'est-ce que cela donnera, comment peut-on protéger les employés? Vous posez toutes les questions, mais vous n'allez pas jusqu'à vous prononcer. Pouvez-vous résumer l'opinion de l'ACCTA à ce sujet?

[Texte]

Mr. Lewis: Just based on our own overview of the American system, we have determined that laboratory certification, for example, is extremely expensive. It must be done by government and it must be done on an ongoing basis, because labs can lose their certification due to uncleanness, broken chains of evidence. There all kinds of reasons for it.

The big question in my mind is: will the testing determine the level of impairment? The normal type of testing is a very broad spectrum. It is done from urinalysis. Urinalysis cannot determine dosage, when the drug or substance was taken, or degree of impairment. It really lends itself to what type of testing will be done.

Again, how do you protect the innocent individual? It is interesting to note when the program was first announced the normal reaction by the individual was to shrug his shoulders and say it does not affect him, but the fact of the matter is that it could affect him if he showed a false positive.

Mr. Keyes: What about post-accident investigation, which would see a medical examiner or a tester walk in and say the pilot did not make it or whatever and do a blood test or urinalysis, whatever the situation calls for? What is your opinion of the post-incident testing?

Mr. Lewis: While we disagree with the testing, that would seem to be the most appropriate time to do it. With the proper legislation in place, it could be done and it could basically be used to clear the individual of any suspicion of wrong-doing.

Mr. Keyes: Could you not foresee a problem developing whereby the testing, post-incident, of a pilot could result in the pilot being the scapegoat while there may be a different cause for that incident or accident? The tester comes in, tests the pilot, and proves the pilot had cannabis; however, you do not know if the pilot was at a rock concert the night before with his son or daughter and just inhaled it with the rest of the group or whether in fact he was a user. As a result, there is your answer: that is what the problem was.

Mr. Lewis: That is a very interesting point. I think if we look back at the Hinton rail disaster, it becomes very apparent that a lot of the blame was put towards the drug testing or the fact that certain individuals had proven positive when in fact the subsequent investigation proved that substance use or impairment by any substance was not a contributing factor to the accident. That is something that would have to be guarded against.

Mr. Brennan: It is an easy way out. If they are looking for the first and easy answer, it would become the easy way out. It would not necessarily be the cause. We could demonstrate that. For example, a film is available on a mid-

[Traduction]

M. Lewis: D'après notre propre examen du système américain, nous avons conclu que l'accréditation des laboratoires, notamment, est extrêmement dispendieuse. C'est le gouvernement qui doit s'en occuper et il doit le faire de façon régulière, car des laboratoires peuvent perdre leur accréditation à cause de la malpropreté, ou encore parce qu'ils n'assurent pas bien la protection des échantillons. Il peut y avoir toutes sortes de raisons.

La grande question que je me pose est celle-ci: les tests permettront-ils de déterminer le degré d'affaiblissement des facultés? Les tests effectués habituellement ne sont pas du tout spécifiques. Il s'agit d'analyses d'urine, processus qui ne permet de déterminer ni la dose prise, ni le moment où elle a été prise, ni le degré d'affaiblissement des facultés. Il y a donc lieu de se demander quel genre de test on effectuera.

En outre, comment peut-on protéger la personne innocente? Fait intéressant à noter, quand le programme a été annoncé, la réaction normale des employés a été de ne pas s'en faire, se disant que cela ne les concernait pas, mais en fait, ils pourraient être concernés si les tests donnaient des résultats positifs erronés.

M. Keyes: Que pensez-vous des enquêtes consécutives à un accident, où un médecin légiste ou une autre personne disant que le pilote n'a pas bien fait son travail et décidait d'effectuer une analyse de sang ou d'urine? Quel est votre opinion sur les tests consécutifs à un incident?

M. Lewis: Nous ne sommes pas en faveur des tests, mais il me semble que ce serait le moment le plus approprié pour y procéder. Si une loi spécifique régissait ces tests, ils pourraient même servir à éliminer tout doute sur le comportement de l'employé.

M. Keyes: N'entrevoyez-vous pas la possibilité qu'on utilise les tests effectués après un incident pour faire du pilote un bouc-émissaire, alors que l'incident ou l'accident pourraient résulter d'une cause tout à fait différente? Supposons que quelqu'un fasse un test et prouve que le pilote a consommé du cannabis; on ne sait cependant pas si le pilote a assisté à un concert rock avec son fils ou sa fille le soir précédent et a simplement inhalé involontairement cette substance avec le reste du groupe ou s'il utilise vraiment du cannabis. On conclut tout de même qu'on a trouvé la réponse et que c'est là la cause du problème.

M. Lewis: Voilà un argument fort intéressant. Quand on examine le cas de l'accident ferroviaire de Hinton, il devient très évident, je pense, qu'on a fait beaucoup de cas du fait que les résultats d'analyses étaient positifs pour certains employés quand, en réalité, l'enquête a démontré par la suite que la consommation d'alcool ou de drogue ou l'affaiblissement des facultés des employés n'avaient pas contribué à l'accident. Il faudrait prendre des précautions contre ce genre de conclusion hâtive.

M. Brennan: C'est la solution facile. Si l'on cherche à conclure rapidement l'affaire, cela devient la solution facile. Nous pourrions démontrer que ce n'est pas nécessairement la cause de l'accident. Par exemple, on a un film sur une

[Text]

collision in Zagreb in 1976 when a controller was sentenced, I think, to life. Subsequently he was released from the sentence, but there were many other issues that were far more serious than the ultimate act or lack of act that occurred. Certainly it should not be the end—all for the examination of any accident.

Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke): Thank you very much, gentlemen, for a brief but very concise report and one that zeroes in and gives some recommendations and judgment calls on the various ones. It is handy to have something easy to refer to in that way.

You will recall that in the report tabled by the minister one key point raised was that stress and fatigue were a key cause of the tendency to substance abuse. While it was not strictly within the scope of the study, there was a total absence of any suggestion in the report as to how to deal with those causes. We are all aware that in your industry there is a long list of factors that would give rise to stress and fatigue.

• 1005

Of all of the factors that impact on safety in the industry that you represent, where would you rank substance abuse?

Mr. Brennen: I have to be careful about being too sarcastic, but the point is that the staffing complement, overtime protection, and first-rate equipment would have a much more significant impact on reduction of stress and fatigue than would legislation on testing.

Mr. Kristiansen: If safety is the prime concern, this is obviously going to be a fairly expensive strategy to follow, especially if all the various factors of the strategy were adopted. But this solution, in your view, would not be one of the prime areas to be concentrated on.

Mr. Brennen: No. Our opinion is that education and rehabilitation are far more important than testing.

Mr. Kristiansen: You said that post-accident testing was the most likely kind if we were to proceed with a testing strategy. That is probably the easiest and fairest to administer. So you have little objection in principle to post-accident testing, although there is probably a whole catalogue of detail problems.

Mr. Lewis: We are opposed to testing in any situation. But if it were to be implemented, that would be the most realistic type, the easiest in which to protect the employee's rights and to provide a reassurance that substance is not a factor.

Mr. Kristiansen: You mentioned pre-employment, making a clear distinction between that and upgrading or downgrading or lateral transfers. You pointed out the moral problems that can be caused by random testing and the abuses that can come into play in for-cause testing. I did not gather during your presentation that you were opposed to testing generally. Is that the case?

[Translation]

collision en plein vol survenu à Zagreb en 1976 et à la suite de laquelle un contrôleur a été condamné à l'emprisonnement à vie, je pense. On a par la suite annulé la sentence, mais il y a bien d'autres aspects encore plus graves que le fait d'avoir pris ou de ne pas avoir pris certaines mesures. Les résultats des tests ne devraient certainement pas constituer la fin des fins dans l'enquête sur un accident.

M. Kristiansen (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Je vous remercie beaucoup, messieurs, de nous avoir présenté un rapport bref mais très concis dans lequel vous donnez des recommandations précises et des opinions sur les différents aspects de la question. C'est pratique d'avoir un document si facile à consulter.

Vous vous souvenez sûrement que, dans le rapport déposé par le ministre, on mentionnait que le stress et l'épuisement étaient les principales raisons pour lesquelles une personne pouvait être portée à consommer de l'alcool ou des drogues. Strictement parlant, cela ne faisait pas partie de l'objet de l'étude, mais il est tout de même regrettable qu'on ne mentionne aucune mesure dans le rapport pour traiter ces causes. Nous savons tous que, dans votre secteur d'activité, il y a une longue liste de facteurs qui peuvent occasionner le stress et l'épuisement.

Parmi tous les facteurs influant sur la sécurité dans le secteur que vous représentez, où situez-vous la consommation d'alcool ou de drogue?

M. Brennen: Je dois prendre garde de ne pas être trop sarcastique, mais le fait est qu'une augmentation du personnel, la protection contre le surtemps et du matériel de première qualité contribueraient beaucoup plus à réduire le stress et l'épuisement qu'une mesure législative imposant des tests.

M. Kristiansen: Si la sécurité doit être la principale préoccupation, la mise en oeuvre de la stratégie proposée coûtera très cher, surtout si l'on en adopte tous les éléments. À votre avis, cependant, ce n'est pas sur cette solution qu'il faut concentrer principalement nos efforts.

M. Brennen: Non. Nous sommes d'avis que l'éducation et la réadaptation sont beaucoup plus importants que le dépistage.

M. Kristiansen: Vous avez dit que si l'on devait mettre en oeuvre une stratégie de dépistage, les tests consécutifs à un accident seraient les plus utiles. Ce sont probablement les plus faciles à administrer et les plus justes. Vous avez donc peu d'objection, en principe, aux tests consécutifs à un accident, bien que toute une variété de détails puisse causer des difficultés.

M. Lewis: Nous nous opposons aux tests dans toute circonstance. Cependant, s'ils sont inévitables, ce serait le genre de test le plus réaliste, ce serait plus facile dans ces cas de protéger les droits de l'employé et de prouver que la consommation d'alcool ou de drogue ne constituait pas un facteur.

M. Kristiansen: Vous avez parlé des tests avant l'engagement d'un employé, établissant une distinction entre ces tests et ceux qu'on pourrait effectuer quand un employé est promu, rétrogradé ou muté. Vous avez signalé l'effet démoralisant que peuvent avoir les tests effectués au hasard et les abus auxquels peuvent donner lieu les tests effectués «pour cause». Je n'ai pas déduit de votre exposé que vous vous opposez aux tests en général. Est-ce bien le cas?

[Texte]

Mr. Brennen: Yes, we think that the effort should be in education and rehabilitation and not in testing. The emphasis should be on the positive.

Mr. Kristiansen: If there were to be post-accident testing, the decision to conduct tests would be with the Transport Safety Board. As for who actually conducts the tests, there appears to be a suggestion in the minister's report that this would be contracted directly by the employer. Maybe I am wrong, but that is the suggestion I got. My own view is that this would be fraught with difficulties, because that is not the business they are in. Have you given any thought to this? If the strategy does go ahead, who should make the decision on what tests should be done? Who should actually conduct the physical testing, and how independent should that source be?

Mr. Brennen: Our position is that the testing should be done by an independent authority, not by the employer.

• 1010

We would assume it would be qualified laboratories that would be doing this, and perhaps it is not safe to make that assumption. But certainly our position would be that it should not be the responsibility of the employer but of an independent authority, such as, as we said, the Canadian Transportation Accident Investigation Board. Licensed professionals.

Mr. Kristiansen: With the scale that seems to be envisioned by the report, the scenario that flies through my mind, and I think that of many others, is very much the same as the fellow who pulls you over to the side of the road when you are driving your car and gives you a breathalyzer test. It is going to be done with the same minimal amount of training, at least as far as the initial testing is concerned. That is the message I got out of the report as far as the preliminary testing is concerned. We know that even when it is done by qualified people—and you have referred to that in your report—you have a very high incidence of false positives.

Have you, either in your own studies or in associated organizations on the other side of the border, determined what the cost of this would be?

Mr. Lewis: We have not put a cost on it as such, but the cost seems to increase as the tests get more and more specific. Initially what is often done is the simple urine and litmus paper test, which is very broad spectrum and can show up anything from illegal substances to, we have found out, poppy-seed cake. To get a more specific test it has to be sent away to a certified laboratory, which takes time and of course money, and there has to be an unbroken chain of evidence.

What becomes the employee's status at that time? The subsequent testing, the more specific testing, will give you a determination of whether or not it was an illegal substance and how it got there, and it may result not only in the extended period of time being taken with the employee being off the job or being in limbo but also the tremendous cost associated with it for the maintenance of the laboratories, the maintenance of certification, and the testing chain.

[Traduction]

M. Brennen: Oui, nous pensons qu'il faut concentrer nos efforts sur l'éducation et la réadaptation au lieu de nous en remettre aux tests. Il faut mettre l'accent sur les mesures positives.

M. Kristiansen: Si l'on devait instituer un programme de tests consécutifs aux accidents, la décision en reviendrait au bureau de la sécurité des transports. Pour ce qui est des personnes qui effectueraient les tests, on semble suggérer dans le rapport du Ministre que l'employeur accorderait directement des contrats à cet effet. Je fais peut-être erreur, mais c'est ce que j'ai cru comprendre. Je vois là la possibilité de difficultés innombrables, car l'employeur ne s'y connaît pas dans ce domaine. Avez-vous réfléchi à cette question? Si la stratégie est adoptée, qui devrait prendre la décision quant aux tests à effectuer? Qui devrait effectuer les tests et quel devrait être le degré d'indépendance de cet organisme?

M. Brennen: Nous sommes d'avis qu'un organisme indépendant devrait effectuer les tests et non pas l'employeur.

Nous supposons que des laboratoires qualifiés effectueraient les tests, mais peut-être que cela ne serait pas le cas. Toutefois, nous sommes certainement d'avis que l'employeur ne devrait pas être chargé des tests, ils devraient plutôt relever d'un organisme indépendant comme le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, comme nous l'avons dit. Il faut que ce soit des professionnels autorisés.

M. Kristiansen: En voyant l'envergure des tests prévus dans le rapport, il me vient à l'esprit, comme à l'esprit de bien d'autres gens, je pense, l'image du policier qui vous fait arrêter votre voiture sur le bord de la route pour vous faire subir un alcootest. Il me semble qu'on fera faire les tests par des gens qui n'ont eu qu'une formation minimale, du moins dans le cas des premiers tests. C'est ce que j'ai déduit du rapport en ce qui concerne les tests préliminaires. Nous savons que même lorsque les tests sont effectués par des personnes compétentes, et vous l'avez mentionné dans votre rapport, l'incidence de résultats positifs erronés est très élevée.

D'après vos propres études ou d'après des organismes comme le vôtre de l'autre côté de la frontière, avez-vous pu déterminer combien tout cela coûterait?

M. Lewis: Nous n'avons pas calculé de coûts, mais il semble que ceux-ci augmentent à mesure que les tests deviennent de plus en plus spécifiques. Au début, on procède souvent à la simple analyse d'urine et à la réaction au papier tournesol, c'est-à-dire des tests non spécifiques qui peuvent déceler tout autant le gâteau à la graine de pavot que les substances illégales. Pour obtenir une analyse plus spécifique, on doit envoyer l'échantillon à un laboratoire accrédité, ce qui prend du temps et coûte bien sûr de l'argent; en outre, il faut assurer la continuité de la protection des échantillons.

Dans quelle situation se trouve l'employé pendant ce temps-là? Les analyses supplémentaires, plus spécifiques, vous permettront de déterminer si l'employé a consommé une substance illégale et comment, mais en attendant l'employé est dans l'attente, il ne peut pas travailler pendant tout ce temps, et il faut ajouter à cela le coût du maintien de l'accréditation des laboratoires et celui de la protection des échantillons.

[Text]

Mr. Brennen: The other concern that goes with it is the fact that you clearly would have to distinguish. . . If you are looking at the question of impairment and you are looking at it in the sense of a criminal act by the individual, then you would clearly have to be able to distinguish between someone who is on medication of some kind, whether it was prescribed or over-the-counter, versus something that was considered in this country to be illegal.

Mr. Kristiansen: With the pressures in your industry. . . on page 6 you refer to both legal and illegal substances. It says:

With regard to drugs air traffic controllers may not exercise the privileges of their licences while under the influence of a drug. At present any employee who uses prescription medicine can be advised by the doctor not to go to work until a specific time after consuming the medication. If the doctor fails to recommend. . .

With the terrific pressures being placed on the people you represent by the short-staffing and the expanded traffic, inadequate airports, etc., what pressures are there currently on people to report to work despite the fact that they may have reported or suggested that they fear they may be under some influence?

Mr. Lewis: I think the largest pressure exerted there really comes in the area—again, to relate back to knowledge, because an individual. . . There is no published list for over-the-counter drugs or whatever that an individual can take and go to work. You have to ask your doctor specifically. I have personally seen situations where a doctor has said that taking that substance you can go to work and subsequently been overruled by the regional medical officer because the controller took the time to question it and did not think it was correct.

That is an area that really well demonstrates how far we have to get into education, both on the legal side and for illegal substances. What period of time is required, for example, for a morphine-based drug such as some over-the-counter cold medicines to get out of your system?

• 1015

Mr. Kristiansen: This is what concerns me in the whole thing. Given the pressures that exist, particularly in your part of the transportation industry. . . I may be wrong, but certainly my impression is that you are under the gun perhaps more than anyone else—yourself and pilots—because of the situation in the air right now.

Mr. Lewis: Very much so.

Mr. Kristiansen: The kind of work pressures and economic pressures that are being brought to bear are going to tend to override what would be good medical decisions and good employee decisions about the state of their own health when they turn up on the job, whether it is as a result of a substance or just ill health, and that is my concern.

[Translation]

M. Brennen: Une autre préoccupation vient du fait qu'il faudrait établir une distinction claire. . . s'il s'agit de prouver que les facultés de l'employé étaient affaiblies et que par conséquent il a commis un acte criminel, il faut évidemment pouvoir établir une distinction entre quelqu'un qui prend des médicaments sur ordonnance ou en vente libre, et quelqu'un qui consomme des drogues considérées illégales au pays.

M. Kristiansen: Les pressions sont considérables dans votre secteur d'activités. . . À la page 8 de votre mémoire, vous parlez des drogues légales et illégales. Vous dites:

Pour ce qui est des drogues, la même interdiction s'applique au contrôleur qui a consommé un médicament pouvant diminuer sa capacité de remplir ses fonctions. Lorsqu'un médecin prescrit un médicament à un contrôleur, il peut lui recommander de ne pas travailler pendant un laps de temps donné après l'absorption du médicament. Si le médecin n'a pas fait de recommandations. . .

Étant donné les pressions terribles imposées aux personnes que vous représentez, étant donné le manque de personnel, l'accroissement du trafic, les mauvaises installations aéroportuaires et ainsi de suite, à quel point insiste-t-on actuellement pour que les employés se présentent au travail même quand ils ont signalé qu'ils craignaient avoir les facultés affaiblies?

M. Lewis: Je pense que la pression provient surtout du fait que les employés ne savent pas toujours. . . Il n'existe pas de listes de médicaments en vente libre ou d'autres substances qu'un employé peut prendre avant d'aller au travail. Il faut poser une question précise à son médecin. J'ai vu des cas où un médecin avait dit à un employé qu'il pouvait aller travailler après avoir pris une certaine substance, alors que le responsable médical de la région a par la suite contredit cette affirmation, quand le contrôleur est allé lui poser la question parce qu'il ne pensait pas que son médecin avait raison.

De tels exemples montrent bien à quel point il faut informer les gens, tant en ce qui concerne les substances légales que les substances illégales. Combien de temps faut-il, par exemple, pour éliminer de l'organisme un médicament à base de morphine comme certains remèdes contre le rhume disponibles en vente libre?

M. Kristiansen: C'est ce qui me préoccupe. Vu les pressions qui s'exercent, surtout dans votre secteur des transports. . . J'ai peut-être tort, mais j'ai certainement l'impression que vous êtes sur la sellette, beaucoup plus que quiconque—vous-mêmes et les pilotes—à cause de la situation actuelle dans les airs.

M. Lewis: Tout à fait.

M. Kristiansen: Les pressions professionnelles et économiques pourraient fort bien gêner et les médecins et les employés dans leurs décisions sur l'état de santé des employés lorsqu'ils se présentent au travail; comment déterminer si ceux-ci ont consommé une drogue illégale ou un médicament, voilà ce qui me préoccupe.

[Texte]

Mr. Brennen: One of the factors Dave did not mention is that the individual does not simply call up the regional medical officer. He must approach his superior and make that request. At that point, the manager may choose to ignore the request and require the individual to go to work, or he may say he agrees and he will check with him. But the transition of responsibility with that presently goes from the employee to the employer at that stage.

Mr. Kristiansen: You have had a pretty good experience with the Employee Assistance Program, I gather from your submission. Within the report as presented by the minister, it suggests that EAPs are going to be mandated, and it is unclear what that means, whether that simply says there shall be Employee Assistance Programs or the government or some other body is going to lay down the terms and conditions of those programs. Could you perhaps be a little more specific than you have been in the report as to your view of how far the government should go, if it should go at all, in insisting that there be such programs?

Mr. Brennen: Again, our position is that the process should be a working agreement with the employee representative group. In our particular case right now, although we have a peer network advisory process, and this program has existed for 10 years, through our meetings last November, which are a co-operative venture—it is both the management of air traffic services and ourselves who meet, plus the peer advisers—a recommendation was made for a requirement for us to establish a rehabilitation and follow-up program, to make that available in the system. The nature of that would be a working agreement with the three parties—civil aviation medicine, who have the right to remove and return a licence; the employer, who has the responsibility of ensuring the workplace; and the individual who is looking to maintain their career. That is what we are striving for right now, and in our opinion it would be inappropriate for it simply to be management driven.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Thank you for your presentation. I am interested with regard to criminal matters and otherwise if an accident had occurred. Is there anything now where a test immediately occurs for the people involved? Are the police involved as a result? Is the Transportation Accident Investigation Board involved? What occurs at the present time?

Mr. Lewis: After an accident or an incident, first of all, the controller is immediately relieved from control duties until a preliminary investigation can take place. I am not aware of any testing as such that takes place right now for substance use. However, the employer does have the right to require testing at this time.

Mr. Atkinson: In a criminal sense, do the police become involved? Who would call the police? What happens in that regard?

Mr. Brennen: The only experience we really have is not criminal as much as it is civil litigation. Again, I am not aware of any cases in our association where in fact criminal action has occurred. There are situations where the police do become involved.

[Traduction]

M. Brennen: Dave n'a pas mentionné qu'il ne s'agit pas tout simplement pour l'employé de téléphoner au médecin régional. Il doit d'abord en faire la demande à son superviseur. Or celui-ci peut décider de ne pas donner suite à cette demande et forcer l'employé à aller travailler. La responsabilité en la matière est transmise d'un employé à l'employeur.

M. Kristiansen: Vous êtes assez satisfait du programme d'aide aux employés, d'après votre exposé. Dans le rapport présenté par le ministre, il est suggéré que ces programmes d'aide aux employés deviennent obligatoires sans pour autant préciser ce que cela signifie au juste, à savoir qu'il doit y avoir des programmes d'aide aux employés ou que le gouvernement ou un autre organisme va fixer les conditions de ces programmes. Pourriez-vous nous donner un peu plus de précision? À votre avis, jusqu'où le gouvernement doit-il aller, doit-il exiger que l'on mette sur pied de tels programmes?

M. Brennen: Ici encore, nous estimons que la procédure doit prévoir une entente de travail avec le groupe qui représente les employés. Dans notre cas, à l'heure actuelle, nous avons déjà un réseau de contrôleurs conseillers et ce depuis 10 ans, il s'agit d'une entreprise coopérative entre la gestion des services de contrôle aérien et nous-mêmes ainsi que les contrôleurs conseillers—lors de réunions en novembre dernier, il a été recommandé que nous soyons obligés de mettre sur pied un programme de réhabilitation et de suivi. Il s'agirait d'une entente de travail entre les trois parties, la médecine aéronautique civile qui est habilitée à retirer ou rendre le permis; l'employeur qui a la responsabilité des lieux de travail; et l'employé qui cherche à assurer sa carrière. C'est notre but à l'heure actuelle car, à notre avis, il ne convient pas de s'en remettre uniquement à la gestion.

M. Atkinson (député de St. Catharines): Merci beaucoup de votre exposé. J'aimerais savoir, en cas d'accident, s'il y a des dispositions du droit criminel qui s'appliquent. Existe-t-il actuellement une analyse immédiate? Fait-on appel à la police? Le bureau d'enquête sur les accidents de transport intervient-il? Comment les choses se déroulent-elles actuellement?

M. Lewis: Après un accident ou un incident, on relève immédiatement le contrôleur de ses fonctions de navigation aérienne jusqu'à ce que l'on puisse faire une enquête préliminaire. À ma connaissance, il n'y a aucune analyse comme telle en vue de déceler l'utilisation de produits interdits. Toutefois, l'employeur a le droit d'exiger que des tests soient effectués.

M. Atkinson: Fait-on appel à la police? Qui appelle la police? Comment procède-t-on?

M. Brennen: Notre seule expérience n'est pas en droit criminel mais plutôt en droit civil. Je le répète, à ma connaissance, des poursuites au criminel n'ont jamais été intentées. Il arrive cependant que l'on fasse appel à la police.

[Text]

[Translation]

• 1020

The current process, however, is that the police can run a parallel investigation, but up until now the Canadian Aviation Safety Board would be the one that takes over and runs the investigation when it applies to an accident. The Department of Transport steps aside. They may run their own parallel administrative inquiry, but as far as the accident investigation is concerned, it is strictly within the Canadian Aviation Safety Board or its replacement.

Mr. Atkinson: If we are talking about alcohol, and you talked about level of impairment, the Criminal Code now provides for a test within two hours for an automobile accident. In all likelihood, nothing like that would occur in this particular instance, not only for an air traffic controller but for anyone else involved in the accident. At that time people would be more concerned with the accident itself, I would assume, and not the cause—immediately.

Mr. Brennen: There are actions that are taken in the immediate sense; that is, the individual is removed from his working position. The investigative process, depending on how cumbersome it is to get it into place in terms of its location... there are actions that are taken immediately, but that does not happen to be one of them at the present time.

Mr. Atkinson: Going from the criminal matter to the actual thing, in regard to an air traffic controller's licence, there is to be no alcohol consumption within eight hours of coming on the job, and I assume there is to be no substance at all in the system while on the job.

Mr. Lewis: That is correct.

Mr. Atkinson: We talked about education and rehabilitation, and I understand the point and I agree with it. But how do we actually get the person who is, say, having trouble with drug abuse—and not in a punitive sense and not in a criminal sense—into education and rehabilitation? Just for an annual medical or pre-employment, it is quite easy to avoid the consequences.

Mr. Brennen: If you were to talk, for example, to Dr. George Takahashi, with civil aviation medicine, you would find that one of his theories is that more time should be spent in the initial training phase of any shift worker—not simply limited to an air traffic controller—that there be an emphasis on lifestyle and the understanding as it applies to shift workers in that environment. There is a need to do it there. There is an opportunity to do it when they are in refresher training, so that there is subsequent support. The occupational health people provide newsletters or programs for them to put that in.

For example, one of the things in the EAP area, in the working agreement, is a need and an opportunity for both informal and formal processing of individuals; that is, informal in the sense of people voluntarily being able to

Il faut noter qu'à l'heure actuelle la police peut mener une enquête parallèle mais, jusqu'à présent, c'est le Bureau canadien de la sécurité aérienne qui prend les choses en mains, qui mène l'enquête après un accident. Le ministère des Transports n'intervient pas. Il mène peut-être sa propre enquête parallèle administrative mais, en ce qui concerne l'enquête sur l'accident, celle-ci relève uniquement du Bureau canadien de la sécurité aérienne ou de son successeur.

M. Atkinson: Dans le cas de l'alcool, vous avez parlé des taux d'intoxication, le Code criminel prévoit actuellement dans le cas d'un accident d'automobile que des analyses soient faites dans les deux heures. Fort probablement qu'en ce qui nous concerne ici, ce n'est pas le cas, ni pour un contrôleur du trafic aérien ni pour quiconque d'autre dans le cas d'un accident aérien. Je présume que l'on se préoccuperait beaucoup de l'accident même, et non pas de sa cause—dans l'immédiat.

M. Brennen: Des mesures immédiates sont prises; on remplace l'employé à son poste de travail. Quant à l'enquête, tout dépend du lieu de l'accident... certaines mesures sont prises immédiatement mais, pour l'instant, les analyses ne sont pas du nombre.

M. Atkinson: Dans les faits, les dispositions du permis de contrôle aérien interdisent la prise d'alcool dans les huit heures avant le début du quart de travail et interdisent aussi, je présume, la consommation de quelque substance que ce soit pendant les heures de travail.

M. Lewis: En effet.

M. Atkinson: Nous avons parlé de formation, de réadaptation, je comprends ce que vous dites, et j'y souscris. Mais comment faire pour que la personne qui éprouve des difficultés à cause d'un abus de stupéfiant et je ne parle pas de punir ou d'imposer des sanctions aux termes du Code criminel—je parle d'éducation, de réadaptation? Il serait très facile d'éviter les conséquences, d'imposer un examen médical annuel ou avant l'embauche.

M. Brennen: Parlez par exemple au D^r George Takahashi, spécialiste de médecine aéronautique civile dont l'une des théories c'est qu'il faudrait, au début de la formation de tout travailleur par poste—et non pas simplement les contrôleurs aériens—mettre l'accent sur le mode de vie et faire comprendre ce que cela signifie pour les travailleurs par poste. C'est ce qu'il faudrait faire. On a l'occasion d'offrir ce genre d'éducation en même temps que des cours de perfectionnement. En outre, les responsables de la santé en milieu de travail préparent des bulletins d'information et des programmes à cette fin.

Par exemple, dans le cas du programme d'aide aux employés, on prévoit deux procédures: d'abord un mécanisme officieux qui permet aux employés de se présenter dès le début s'ils s'inquiètent de l'usage qu'ils font d'une substance

[Texte]

come forward at an early stage of usage, if that is a concern, or for any other problem—it is not limited simply to substance use of any kind. There is also the more formal side of it where some concern is indicated, and that person can be directed to that process and subsequent medical evaluation. An assessment would take place first before any other actions would occur. Then you have the rehabilitation portion, if that becomes a requirement, and the support through the follow-up.

Mr. Atkinson: I agree with that, but it is getting the person who may have a substance abuse problem into that system, into education and rehabilitation. From everything I have read, it is a matter of denial—they are not going to deal with it directly—and a random test to find these individuals, a follow-up test to confirm it, not making it public, and then getting them into education and rehabilitation. It is not punitive aspect.

Mr. Brennen: First, one of the reasons for people not coming forward is that the present attitude or system that exists is punitive; that is, you are at risk of losing your employment. There is every reason for individuals to deny it in that environment, because it is going to affect their livelihood. That is our concern. We want individuals, if in fact they have something affecting their work performance, to have an opportunity to come forward. We do not want it limited to the focus of merely substance, because that is not the only thing that affects their work performance.

• 1025

Therefore, what we would want is a system by which people are encouraged to come forward at the earliest possible stage so that they have an opportunity to eliminate that problem and create a better balance for themselves. Testing is not going to do that.

You are going to find, for example, that the Canadian Airline Pilots Association has a working agreement. They in fact found that once they put that in place and once people realized it was not a punitive process, people came forward at a far earlier stage, before it was really affecting their work performance. We think that is far more effective than the other side of it.

Mr. Atkinson: I do not imagine we have any statistics on drug abuse in that program, do we?

Mr. Brennen: You would have to ask them.

The Vice-Chairman: Mr. Brennen, you made reference on page 3 to an annual compulsory test for every one of your members. You were saying that you must meet rigorous medical and proficiency standards every year in order to continue to work.

Could I have any kind of figures showing if any of your members failed those tests? Do you have any figures on that? Or is everyone always getting through those tests?

Mr. Lewis: We did not bring any statistics with us. However, because of the stressful nature of the job, obviously we have people who do fail their medicals on a continuing basis, people with heart problems, high blood pressure, failing vision. Medical requirements for air traffic controllers are very high.

[Traduction]

ou pour tout autre problème—il existe également une procédure plus officielle lorsqu'il existe vraiment des raisons de se préoccuper, auquel cas on fait subir des examens médicaux à l'employé. C'est là la première étape, une évaluation de la situation. Ensuite, il y a un programme de réadaptation si nécessaire, et un programme de soutien, de suivi.

M. Atkinson: Tout ça est excellent, mais comment faire pour encourager la personne qui a un problème d'intoxication à se soumettre à un programme d'éducation et de réadaptation. D'après tout ce que j'ai lu, c'est une question de refus—on ne veut pas reconnaître franchement de quoi il s'agit—en faisant des analyses au hasard, en faisant un suivi pour confirmer les premières données sans les rendre publiques, offrant alors les services d'éducation et de réadaptation à ces employés, c'est ce qu'il faut. Ce n'est pas punitif.

M. Brennen: Tout d'abord, si les gens ne cherchent pas à obtenir de l'aide, c'est que l'attitude du système actuel est punitif; c'est-à-dire que vous risquez de perdre votre emploi. Dans cette situation, il est tout à fait normal de nier l'évidence puisque cela risque de vous coûter votre gagne-pain. Voilà l'inquiétude. Nous voulons que les employés, si quelque chose modifie leur performance au travail aient la possibilité de se faire connaître. Nous ne voulons pas le faire uniquement dans les cas d'abus de substance, mais pour tout ce qui influence la performance des employés.

Par conséquent, nous réclamons un système qui encourage les employés à se faire connaître le plus tôt possible, de façon à ce qu'ils puissent régler leurs problèmes et modifier leur mode de vie. Or, ce ne sont pas les analyses qui le permettront.

Par exemple, l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes a un accord de fait. En réalité, l'Association a constaté que lorsque les employés se sont rendu compte qu'il ne s'agissait pas d'une procédure punitive, ils se présentaient beaucoup plus tôt, avant que leur prestation ne se dégrade. C'est beaucoup plus efficace que la procédure inverse.

M. Atkinson: Avons-nous des statistiques sur l'abus de stupéfiants dans ce programme?

M. Brennen: Il faudrait le demander à l'Association.

Le vice-président: Monsieur Brennen, vous parlez à la page 3 des analyses annuelles obligatoires imposées à tous vos membres. Vous dites que vous devez vous conformer à des normes médicales rigoureuses et à des normes de compétences chaque année afin de garder votre emploi.

Avez-vous des chiffres sur le nombre de vos membres qui ne réussissent pas ces tests? Avez-vous des chiffres à ce sujet? Ou est-ce que tous réussissent?

M. Lewis: Nous n'avons pas de chiffres avec nous. Toutefois, à cause de la nature stressante du travail, manifestement, il arrive que certains ne satisfassent pas aux normes de l'examen médical à chaque fois. Il peut s'agir d'employés qui ont des problèmes cardiaques, des problèmes artériels où dont la vue baisse. Les exigences sont très élevées dans le cas des contrôleurs du trafic aérien.

[Text]

The Vice-Chairman: Could you give us some examples of the standards you must meet?

Mr. Lewis: I cannot remember the eye standard just off hand, but I believe that your vision can deteriorate to 20/50. It depends on the environment in which you work. If you work in a control tower it must be correctable with glasses, but it cannot exceed 20/50. If it goes beyond that, I believe you can work in a radar environment because of the close proximity to the screen and the type of equipment with which you are working.

The Vice-Chairman: What happens when someone fails a test? Is there a second chance, or it is over?

Mr. Lewis: It depends on the test itself. If you fail, for example, for high blood pressure, the doctor will treat you for high blood pressure. If your blood pressure can be maintained at the lower rate, within the standard without medication, then you can be returned to work.

Another common area that we get involved in is diabetes. It seems that adult onset diabetes is getting to be a lot more common, and some people are able to control it through diet and through lifestyle. Other people require medication. If you require the medication, you cannot work as a licensed air traffic controller, but you are given the opportunity to try to control it through lifestyle.

The Vice-Chairman: For the benefit of the committee, could you find for us the figures, let us say for 1988-90, the last year, to know how many of your members failed the test and the main reasons involved?

Mr. Lewis: We will attempt to get those figures.

Mr. Benjamin: By test, I presume you mean their annual medical check-up.

The Vice-Chairman: Yes, that is it.

Mr. Kristiansen: How often are you subject to medicals? Is it just annually, or do you have ones every couple of months or so?

Mr. Lewis: It is annual. Everyone is required to take an annual medical, unless you have a continuing problem. For example, people who have recovered from heart attacks are required to do more extensive testing, stress analysis, that type of thing.

Mr. Nault (Kenora—Rainy River): I am interested in the rehabilitation program you are involved in, and one of the reasons is that everyone we have had before us has basically said that their particular type of health and safety program works fairly well, although there are some glitches. That is where we are coming to and why we perceive that certain people want to put this type of drug testing in, because their program is not infallible.

In the railway industry they have what they call a "Rule G" which means if you are caught you are fired. You must have a similar type of rule in your collective agreements, in your working agreements.

Mr. Lewis: Section 31, dismissal.

[Translation]

Le vice-président: Pourriez-vous nous donner des exemples des normes que vous devez respecter?

M. Lewis: Je ne me souviens pas exactement du degré d'acuité visuelle, mais je pense qu'il ne faut pas aller en-deça de 20/50. Tout dépend de l'endroit où vous travaillez. Si vous travaillez dans une tour de contrôle vous pouvez porter des lunettes, mais même sans celles-ci, il ne faut pas être en-deça de 20/50. Si votre vue baisse encore, je pense que vous pourrez travailler sur un radar parce que vous pouvez vous approcher de l'écran et à cause du type d'équipement utilisé.

Le vice-président: Qu'arrive-t-il quand quelqu'un ne réussit pas le test? A-t-on la possibilité de se représenter ou est-ce terminé?

M. Lewis: Tout dépend du test. S'il s'agit de votre pression artérielle par exemple, le médecin vous soignera. Si vous réussissez à maintenir votre pression artérielle à un niveau plus faible, sans médicament, alors vous pouvez retourner travailler.

Il y a également un autre exemple classique, le diabète. Il semble que le diabète adulte soit de plus en plus commun et que certaines personnes réussissent à le contrôler par le régime alimentaire et leur mode de vie. D'autres doivent prendre les médicaments. Si vous devez prendre les médicaments, vous ne pouvez pas travailler comme contrôleur aérien licencié, mais on vous donne d'abord la possibilité d'essayer de contrôler la maladie par votre mode de vie.

Le vice-président: Pourriez-vous fournir au comité les chiffres disons pour 1988-1990, la dernière année car nous aimerions savoir combien de vos membres n'ont pas réussi les tests et pourquoi?

M. Lewis: Nous allons essayer de vous fournir ces chiffres.

M. Benjamin: Quand vous parlez de test, je présume que vous parlez de leur examen médical annuel.

Le vice-président: Oui, c'est bien ça.

M. Kristiansen: Combien d'examen médicaux devez-vous subir? Est-ce simplement un par année ou tous les quelques mois?

M. Lewis: Une fois par année. Tous les employés doivent se présenter à un examen médical annuel à moins d'avoir déjà des problèmes médicaux. Par exemple, si vous vous remettez d'une crise cardiaque, vous devez vous présenter pour des analyses plus poussées, des analyses de stress, etc.

M. Nault (député de Kenora—Rainy River): Je m'intéresse au programme de réadaptation auquel vous participez, essentiellement parce que tous nos témoins nous ont dit que leur programme de santé et de sécurité fonctionne assez bien, même s'il y a eu quelques pépins. C'est la constatation à laquelle nous aboutissons et c'est pourquoi, avons-nous l'impression, certains préconisent les analyses parce que le programme n'est pas infallible.

Dans le secteur ferroviaire, on a ce que l'on appelle la règle G qui signifie si on vous prend en défaut, on vous congédie. Avez-vous une règle semblable dans votre convention collective, dans vos accords de faits.

M. Lewis: L'article 31, le congédiement.

[Texte]

Mr. Benjamin: "Rule G" is not in the agreement.

Mr. Lewis: Well, it is in the rule book.

• 1030

Mr. Brennen: It is in the rule book.

Mr. Nault: Okay, Les, just relax. We know what we are talking about.

So it section 31. If that is the case, then—

Mr. Benjamin: Straighten him out.

Mr. Nault: —when you get to this particular problem with the peer advisory group and you as the peer advisory group turn these individuals in, does section 31 come into play?

Mr. Brennen: It is not a question of turning the individual in; it is a question of, regardless of what the problem is, assisting that individual towards some correction.

The difficulty we have at present is that, if you read the clear interpretation of someone who goes in for alcohol rehabilitation, right now their licence is to be removed for two years. If you take the strictest interpretation, they cannot have it back. Many who operate in the field of medicine recognize that this is inappropriate. So there are some who will return the licence before the two-year period after someone has successfully completed rehabilitation. In other instances they stick by the rule because there is nothing to protect them.

Mr. Nault: Let us get into that a bit. I am interested in that.

You say that some will and some will not. Are you talking about the medical profession as it relates there, or are you talking about management?

Mr. Brennen: Both.

Mr. Nault: Therefore management has the ability, if it so chooses, to hold a person out for two years or not bring him back at all?

Mr. Brennen: They would have an opportunity to have someone's licence taken away for the two-year period, and then medically I guess they would then be in a position to be determined to be qualified again. Then you would go through the practice or process of whether in fact they were reinstated.

Mr. Nault: Answer the question as it relates to this particular situation: can management say, even though they go through the medical process, for that individual, whether or not he is approved medically, that he can get his licence back? Yes or no. Can they say, we do not want that person, he is undesirable, that is the second time we had to send him through the rehab program and we are not bothering to do it any more?

I am asking that because in other transportation modes that does happen, where an individual has a drinking problem, or whatever, a marriage breakdown, the whole bit, and even though they go through the process and they seem to be back on track, the company decides they do not want that individual. I am trying to find out if that is one of the reasons...

When I talk about turning people in, one of the parts of the education program you talk about is the fact that, as an employee, when I go to work and I know one of my fellow employees is having trouble, if I know that there are no

[Traduction]

M. Benjamin: «La Règle G» ne fait pas partie de la convention.

M. Lewis: C'est dans le Règlement.

M. Brennen: C'est dans le règlement.

M. Nault: Très bien, Les, du calme. Nous savons de quoi nous parlons.

Donc c'est à l'article 31. Si tel est le cas, alors...

M. Benjamin: Faites-lui la leçon.

M. Nault: —lorsque ce problème se présente, et que le groupe d'entraide dénonce ces employés, applique-t-on l'article 31?

M. Brennen: Il ne s'agit pas de dénoncer qui que ce soit; il s'agit, quel que soit le problème, d'aider l'employé à se remettre sur pied.

La difficulté à l'heure actuelle c'est que le contrôleur qui demande des soins de désintoxication perd sa licence pendant deux ans. En outre, si l'on interprète strictement les dispositions, il ne peut récupérer sa licence. De nombreux médecins estiment que cette mesure est inappropriée. Certains médecins rendent la licence avant l'échéance des deux ans à quelqu'un qui a réussi à se remettre sur pied. Dans d'autres cas, on s'en tient au règlement, et rien ne protège l'employé.

M. Nault: Parlons-en un peu. Cela m'intéresse.

Vous dites que certains perdent leur permis et d'autres pas. Est-ce à cause des médecins ou de la gestion?

M. Brennen: Des deux.

M. Nault: Donc la gestion peut, si elle le désire, exclure un employé pendant deux ans et même refuser de le réintégrer?

M. Brennen: On pourrait retirer son permis à un employé pendant deux ans et ensuite, s'il est guéri, le lui rendre. Ensuite il s'agirait de déterminer si vraiment il est réintégré dans ses fonctions.

M. Nault: Qu'arriverait-il dans le cas suivant: la gestion peut-elle, même si un médecin rend son permis à un employé, refuser de le lui rendre? Oui ou non. La gestion peut-elle dire, nous ne voulons pas de cet employé, il est indésirable, c'est la deuxième fois qu'il faut le désintoxiquer, et nous ne voulons plus le faire?

Je pose la question, parce que c'est ce qui se produit dans les autres modes de transport où, si un employé est alcoolique, ou s'il a des ennuis matrimoniaux, enfin toute l'histoire, même si l'employé semble s'être remis, la compagnie peut décider de le rejeter. J'essaye de déterminer si c'est l'une des raisons pour lesquelles...

Lorsque je parle de dénoncer les gens, dans le contexte du programme d'éducation à l'intention des employés dont vous avez parlé, il me semble que comme employé, si je constate que mes collègues éprouvent des difficultés, je suis

[Text]

actions that can be taken that would take that man's or woman's livelihood away then I am more than likely going to say, come on, Stan, I am going to help you out. But if I know that person is going to lose his or her job, then that puts pressure on me to mind my own business, you might say.

That is what I am looking at. Have we not gone far enough as it relates to the punitive actions that are taken to try to remove those in the rehab programs in order that we can make it easier for education to take its place in the workplace? That is where I am coming from. Everybody seems to talk about the fact that drug testing is a waste of time and money, when they say that health and safety courses work really well. But those two statements are not compatible, and I am trying to find out why they are not compatible and, if they are, what we could change as legislators to make the education process work better. Because I do not think that running around testing people every time they turn around is really going to change a person's lifestyle. If you have a problem with your lifestyle then you are going to have a problem.

That is why I ask you that question. Can your manager or the employer basically say, I am sorry, even though you went through the rehab program you cannot come back?

Mr. Brennen: I guess the simple answer is that the employer has that right at present. Whether it would be supported in a case we would have to test, I suppose.

Mr. Nault: You would go to arbitration, I am sure, if that was the case.

The other one I am interested in is this. You talked about your working agreements and that you would be interested in putting these rehab programs into your working agreement. How do you suggest that would work? Would you change section 31 so when the peer group would recommend that someone go through a rehab program, or be pulled off work, or whatever, they would not be subject to section 31 but there would be some sort of different mechanism?

Mr. Brennen: First of all, when we say "a working agreement", it would not necessarily be a part of our collective agreement. What we are looking at is a tripartite arrangement with civil aviation medicine and the employer and ourselves to create a structure that would ensure there was a support system and a process by which someone was available to rehabilitation, regardless of the problem, and that there was a follow-up process so the individual would be allowed to go back to work as early as could reasonably be expected.

• 1035

Mr. Nault: I am interested in the testing for cause. I am not in your industry so obviously I am not aware of how that works, but what do you consider to be management's test for cause in your business? Is it because a guy looks goofy that day or he did not comb his hair? How would that be set up? What is your definition of testing for cause?

We have talked about this fairly extensively in this committee over the last few weeks, but no one has been able to give me a definition. Is it just that a manager thinks an individual looks different that day so he decides to test him?

[Translation]

plus apte à essayer de les aider si je sais que cet homme ou cette femme ne perdra pas son gagne-pain. Mais si je sais que ce collègue risque de perdre son emploi, alors je suis presque forcé de me mêler de mes propres affaires.

C'est donc ce que j'essaie de déterminer. Ne sommes-nous pas allés trop loin sur le plan punitif, et n'est-il pas temps de remplacer les programmes de réadaptation par des programmes d'éducation en milieu de travail? Voilà ce que je propose. Tous semblent s'accorder pour dire que c'est une perte de temps et d'argent que de faire des analyses pour déceler la présence de stupéfiant alors que les cours de santé et de sécurité donnent d'excellents résultats. toutefois, ces deux déclarations sont incompatibles et j'essaie de voir pourquoi et ce que nous pouvons, comme législateurs, faire pour améliorer l'éducation. En effet, je ne pense pas que c'est en faisant des tests à tout bout de champ qu'on va changer le mode de vie des gens. Si votre mode de vie est déséquilibré, vous avez des problèmes.

C'est pourquoi je vous pose la question. Votre directeur ou employeur peut-il essentiellement dire, je regrette, mais même si vous avez réussi la réadaptation, vous ne pouvez pas revenir?

M. Brennen: Très simplement, l'employeur a ce droit à l'heure actuelle. Quand à savoir si un arbitre maintiendrait cette décision, il faudrait en faire l'essai je suppose.

M. Nault: Vous iriez en arbitrage, j'en suis persuadé.

Une autre chose m'intéresse. Vous avez parlé des accords de fait dans lesquels vous aimeriez intégrer ces programmes de réadaptation. Quelle formule proposez-vous? Faudrait-il modifier l'article 31 de sorte que, lorsque le groupe d'entraide recommande qu'un employé soit envoyé en réadaptation ou ne travaille plus ou que sais-je, il ne soit pas assujéti à l'article 31, mais à un autre mécanisme qu'il reste à déterminer?

M. Brennen: Tout d'abord, lorsque nous parlons d'un «accord de fait», il ne s'agirait pas nécessairement de dispositions intégrées à notre convention collective. Nous recherchons une entente tripartite entre la médecine aéronautique civile, l'employeur et nous-mêmes afin d'élaborer une structure de support qui rende la réadaptation accessible à tous, quel que soit le problème, accompagnée de mécanisme de suivi de façon à ce que l'employé puisse retourner travailler le plus tôt possible.

M. Nault: Je m'intéresse à la question des tests effectués à partir de présomption. Je ne connais pas votre domaine, et je ne sais donc pas comment il fonctionne, mais à votre avis, quand la direction doit-elle faire effectuer des tests fondés sur des présomptions? Parce que, ce jour-là, l'employé a l'air bizarre, et parce qu'il ne s'est pas peigné? Qu'est-ce qui peut déclencher le processus? Comment définissez-vous les tests fondés sur des présomptions?

Nous avons beaucoup parlé de cette question en comité au cours des dernières semaines, mais personne n'a pu donner de définition précise. Suffit-il qu'un gestionnaire ait l'impression qu'un employé a une allure différente pour lui imposer un test?

[Texte]

In your brief you say there could be some harassment on the job. That is what I am interested in. If in fact there is no such thing as an ironclad definition, then the possibility for harassment in the workplace is real. Has your association talked about what that really means and what it entails.

Mr. Lewis: We ourselves really do not have an ironclad definition of testing for cause. It is a very difficult thing to administer, as you pointed out. The possibilities for harassment are very great, and that is why we tend to steer away from it. We feel that if the employer has any reason to believe someone is involved with a substance then they should have to go to an independent body, and the independent body make a determination—if their rationale for the testing or the cause they show is justification for proceeding. That body would have to make the determination themselves.

Mr. Benjamin: Gentlemen, I presume you are aware of or have read the submission of Ed Abbott of the Canadian Railway Labour Association? I recommend it to you. The CRLA represents 11 railway unions, about 70,000 members.

He takes the position that random testing will do nothing for safety, that it is totally unrelated. Have someone test positive only proves that at the time the test was taken, which means post-accident. . . There might be some reason for post-accident testing and pre-employment testing, but that is all it proves. It does not prove that it was the cause of an accident.

The Price Waterhouse survey—were you people party to the task force of three years ago when they were doing amendments? No, I guess that was the Railway Safety Act, and you would not be involved in that.

In any case, Price Waterhouse did a survey and found that fewer than 5% of employees were having a substance problem, somewhat less than the public as a whole. Random testing will not entice people to quit taking substances, because the odds of them being selected for a random test. . . You have 1,400 employees, let us say the 5% applied, so that would be 70 out of 1,400. If there is a random test done on 10 people each month, or whatever, the odds of their being selected for random testing are about 100 to 1. So it really does not solve anything. Would you agree with that?

• 1040

Mr. Lewis: We believe the effects of random testing in the workplace would be so disruptive that it would counterbalance any positive effects whatsoever that it might have.

Mr. Benjamin: It would be self-defeating.

Mr. Lewis: Exactly. Its confidentiality would be impossible to maintain. With the disruptive nature of the individual having to be removed from a control position and then going through the anxiety of a test, he or she may not want to return to work at that point in time. As you pointed out, people could just go on the odds, I suppose, that they are not going to be tested.

The other thing is that the tests can be fooled if they are broad spectrum.

[Traduction]

Dans votre mémoire, vous dites qu'il pourrait y avoir du harcèlement en milieu de travail. Cette question m'intéresse. En fait, s'il n'y a pas de définition précise, le harcèlement en milieu de travail présente un risque réel. Votre association a-t-elle essayé de savoir ce qu'il en est exactement?

M. Lewis: Nous n'avons pas de définition précise des tests fondés sur des présomptions. C'est une question très délicate à administrer, comme vous l'avez indiqué. Le risque de harcèlement est très sérieux, c'est pourquoi nous essayons de nous protéger. Nous estimons que si l'employeur est fondé à considérer qu'un employé a consommé une substance interdite, il devrait alors s'adresser à un organisme indépendant qui déterminerait lui-même si les présomptions justifient un test. Ce serait à cet organisme d'en décider.

M. Benjamin: Messieurs, avez-vous pris connaissance du document de Ed Abbott, de l'Association des syndicats des cheminots canadiens? Je vous le recommande. Cette association se compose de 11 syndicats de cheminots, représentant 70,000 adhérents.

Ed Abbott estime que les tests effectués au hasard n'amélioreraient nullement la sécurité, et qu'il n'y a aucun rapport entre les deux. Un test positif indique simplement qu'au moment où il a été effectué, c'est-à-dire après un accident. . . on pourrait envisager des tests après les accidents ou avant le recrutement, mais cela ne prouve rien de plus. Cela ne prouve pas la cause d'un accident.

Avez-vous fait partie, il y a trois ans, du groupe de travail de l'étude Price Waterhouse, au moment où ces amendements ont été présentés? Non, je crois que c'était la Loi sur la sécurité dans les chemins de fer, et que vous n'avez pas participé à ces travaux.

Quoi qu'il en soit, d'après l'étude de Price Waterhouse, moins de 5 p. 100 des employés consommaient des substances interdites, ce qui est inférieur à la consommation de l'ensemble de la population. Les tests effectués au hasard ne peuvent pas dissuader les toxicomanes, car les risques de se faire prendre par un test au hasard. . . Vous avez 1,400 employés; si vous retenez la proportion de 5 p. 100, il y aura 70 toxicomanes pour 1,400 employés. Si on soumet chaque mois 10 employés à des tests, l'employé toxicomane a une chance sur 100 d'être soumis à un test. Donc, cela ne résout rien du tout. Êtes-vous d'accord avec moi?

M. Lewis: Nous estimons que les inconvénients des tests effectués au hasard en milieu du travail l'emportent largement sur les effets positifs qu'ils pourraient avoir.

M. Benjamin: C'est donc un exercice qui va à l'encontre du but recherché.

M. Lewis: Exactement. Il serait impossible d'en assurer la confidentialité. Le stress subi par un employé qui devrait quitter un poste de contrôle et se soumettre à un test risquerait de lui faire renoncer à son emploi. Comme vous l'indiquez, les employés toxicomanes miseraient peut-être sur leur chance d'échapper aux tests.

Et de surcroît, il est toujours possible de déjouer un test si la gamme des substances recherchées est très étendue.

[Text]

Mr. Benjamin: Something that I think is a heck of a lot more of a threat to safety and flies in the face of good risk management is the situation air traffic controllers are in now and have been in for the last three or four years. In spite of your warnings before this committee, repeated warnings—and although you were proven right, the situation you are in now is a hell of a way to be proven right—there is this whole matter of not enough controllers. Do you consider that and the amount of overtime they are working major factors in the increase of stress, both mental and physical, on those on duty? Is this increasing the risk?

Mr. Lewis: I guess the question becomes, the risk of what?

Mr. Benjamin: The risk of a mishap or an accident.

Mr. Lewis: Air traffic controllers are tasked with being safe, orderly, and efficient—in that order. They can allow efficiency to go by the wayside in order to be safe and orderly. They can allow the orderly nature of the job to be put by the wayside in order to be safe. But they can never allow safety to be compromised.

It is unfortunate, but the user and the travelling public are the ones who suffer when traffic has to be restricted in order to maintain the level of safety.

Mr. Benjamin: I saw something in the paper a couple of weeks ago with some figures you fellows had put out. I have forgotten what they were. But how many controllers are you short, and how many are in training?

As I recall, when you were in front of this committee a few years ago it was pointed out—by Mr. Abbott, I think—that the average age of controllers was getting to be 50 and that the retirement rate was going to be very, very high over the coming few years. What is the situation on that now?

A number are being trained. The government says it will be doing up to 200 more. Are we going to just be no further ahead by the time these new trainees are on the job?

Mr. Lewis: Unless new initiatives are undertaken, as pointed out by the Canadian Aviation Safety Board in their report at the end of March—they made 48 recommendations to the government—and unless those recommendations are studied seriously so that things are implemented, we will soon be fighting a losing battle.

The situation right now is that we have 1,400 operational controllers across the country. We have a requirement for 1,800. By the year 2000 we will require 2,000 new air traffic controllers. The school is currently capable of putting through 320 trainees in the course of a year. Of those 320, the success rate is at approximately 50%, so 160 people come out of the school qualified.

Of those 160, half of them actually qualify as air traffic controllers. That means for every year of training you do in the school you will get 80 licensed controllers. But it does not take you a year to get those 80 controllers. It takes more than a year, sometimes up to three years.

Right now the attrition rate for air traffic control is running at 87 per year. So new initiatives do have to be undertaken as soon as possible.

[Translation]

M. Benjamin: Il me semble que la situation actuelle des contrôleurs de la navigation aérienne, qui dure depuis trois ou quatre ans, menace beaucoup plus la sécurité et présente un problème beaucoup plus grave dans la gestion des risques. Malgré vos mises en garde réitérées devant le Comité, et bien que les faits vous aient donné raison, compte tenu de votre situation actuelle, il n'y a toujours pas assez de contrôleurs. Est-ce que vous considérez que cette insuffisance des effectifs et la quantité des heures supplémentaires à effectuer aggravent le stress mental et physique des contrôleurs? Est-ce que cela aggrave le risque?

M. Lewis: Je suis obligé de vous demander: le risque de quoi?

M. Benjamin: Le risque d'accident.

M. Lewis: Ce qu'on exige des contrôleurs de la navigation aérienne, c'est, dans l'ordre, la sécurité, l'ordre et l'efficacité. Ils peuvent renoncer à l'efficacité pour assurer la sécurité et l'ordre. Mais ils ne peuvent en aucun cas compromettre la sécurité.

Lorsqu'il faut limiter la navigation aérienne pour préserver la sécurité, c'est malheureusement les utilisateurs et les voyageurs qui en font les frais.

M. Benjamin: Il y a quelques semaines, j'ai trouvé dans le journal des chiffres que vous aviez publiés. Je ne me souviens plus exactement de ce qu'il en était, mais à combien se chiffre la pénurie de contrôleurs, et combien y-a-t-il de stagiaires actuellement?

Si je me souviens bien, lorsque vous avez comparu devant ce Comité il y quelques années, M. Abbott, je crois, que les contrôleurs avaient en moyenne une cinquantaine d'années et qu'au cours des années à venir, les départs en retraite seraient très nombreux. Quelle est la situation actuelle?

Le gouvernement propose actuellement des stages de formation, et prévoit d'accueillir 200 stagiaires de plus. Est-ce que la situation va s'améliorer lorsque ces personnes vont entrer en fonction?

M. Lewis: Ce sera bientôt un cause désespérée, à moins que de nouvelles mesures ne soient prises, comme l'a demandé le bureau canadien de la sécurité aérienne dans son rapport de la fin mars—il a présenté 48 recommandations au gouvernement—et que ces recommandations ne soient étudiées sérieusement et mises en oeuvre.

Actuellement, il y a 1,400 contrôleurs en fonction dans l'ensemble du pays. Il nous en faudrait 1,800. D'ici l'an 2000, il va falloir former 2,000 nouveaux contrôleurs de la navigation aérienne. Actuellement, la capacité du centre de formation est de 320 stagiaires par an. Le taux de succès étant d'environ 50 p. 100, le centre décerne 160 diplômes par an.

La moitié des 160 diplômés deviennent effectivement contrôleurs. Par conséquent, le centre produit 80 contrôleurs licenciés par an, mais il faut plus d'un an pour former ces 80 contrôleurs. Il faut parfois trois ans.

Actuellement, 87 contrôleurs de la navigation aérienne quittent leur emploi chaque année. Il va donc falloir prendre des mesures le plus tôt possible.

[Texte]

Mr. Benjamin: So what is going on now means that not only will you not be any further ahead, but you are also going to be further behind three years down the road.

Mr. Lewis: Yes, if all things remain the same.

Mr. Brennen: We have moved from being 185 short to over what the figures are today, since May 1988.

• 1045

Mr. Benjamin: You project 87 fewer people because of retirement or resignation.

Mr. Brennen: Those are Transport Canada's projections.

Mr. Lewis: That figure will increase in the near future because of the high average age. More controllers will be eligible for retirement in a very short period of time.

Mr. Benjamin: Do you have a mandatory retirement age?

Mr. Lewis: No, we do not.

Mr. Benjamin: I think you should have, and it should be about 50, or no higher than 55, with full pension.

Mr. Lewis: You have my vote.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I had a vice-president of a life insurance company tell me a few years ago that they would rather insure the fellows who paint the Lions Gate Bridge or wash the windows on a 50-storey building than insure an air traffic controller. I think the public should be made aware of that a lot more, and certainly the Department of Transport should be made aware of it, although I think they are.

When we went through this three years ago—we are just spinning wheels in this committee; this has all been gone over before—the task force, the department, the minister and this committee all rejected random testing out of hand, based on all logic and scientific evidence, and here we are doing it again. So I want you to know that, as far as we are concerned, this damn thing is a bunch of nonsense and it will not solve any problems regarding safety and security in the air. Your emphasis on assistance in education and rehabilitation is the route to go, and it requires a hell of a lot of people and money and effort. I commend you boys for it and I hope you will be able to persuade the government. We will do our best from this side.

Mr. Monteith (Elgin): You indicate that about half of them end up as air traffic controllers. What happens to the other half? Do they route back and take the course again, or do they take some other type of job?

Mr. Lewis: There have been instances of people going back again and becoming licensed air traffic controllers. They are very few and far between. Most of the others seek employment elsewhere.

Mr. Monteith: Most of the discussion has talked about education in one form or another. When you talk about education, it appears that we are talking about it after there has been some problem with an employee, whether or not it is for a rehabilitation, or whatever. What, if anything, does your association do, in the form of education, beforehand for your members?

[Traduction]

M. Benjamin: D'après ce qui se passe actuellement, on ne peut s'attendre à aucun progrès mais, de surcroît, la situation va s'aggraver au cours des prochaines années.

M. Lewis: Oui, si rien ne change.

M. Brennen: En mai 1988, il y avait une pénurie de 185 contrôleurs.

M. Benjamin: Vous prévoyez 87 personnes de moins en raison des départs à la retraite ou des démissions.

M. Brennen: Ce sont les prévisions de Transports Canada.

M. Lewis: Ce chiffre va augmenter prochainement en raison de la moyenne d'âge élevé. Davantage de contrôleurs auront droit à la retraite dans très peu de temps.

M. Benjamin: Avez-vous un âge de la retraite obligatoire?

M. Lewis: Non.

M. Benjamin: Je pense que ce devrait être le cas et qu'il faudrait le fixer à 50 ans, en tout cas pas plus tard que 55 ans, avec l'intégralité de la pension.

M. Lewis: Vous avez mon adhésion.

M. Benjamin: Monsieur le président, le vice-président d'une compagnie d'assurance-vie m'a dit il y a quelques années que les assureurs préféreraient assurer ceux qui repeignent le pont Lions Gate ou qui lavent les fenêtres des immeubles de 50 étages plutôt que d'assurer un contrôleur aérien. Je crois qu'on devrait en informer le public bien davantage et certainement le ministère des Transports; mais je crois que ce dernier en est conscient.

Lorsque nous avons étudié la question il y a trois ans—nous ne faisons que répéter la même histoire à ce comité; nous avons déjà étudié cette question—le groupe de travail, le Ministère, le ministre et ce comité ont tous rejeté d'emblée les tests faits au hasard en invoquant des preuves logiques et scientifiques, et voilà que nous recommençons aujourd'hui. Je tiens donc à ce que vous sachiez, qui en ce qui nous concerne que tout cela est du vent et que ça ne va pas résoudre les problèmes de sécurité pour le trafic aérien. Vous insistez sur l'aide à l'éducation et à la réadaptation, et c'est bien là la solution, mais elle exige énormément des personnes, d'argent et d'efforts. Je vous en félicite et je souhaite que vous réussissiez à persuader le gouvernement d'agir dans ce sens. De notre côté, nous ferons de notre mieux.

M. Monteith (Elgin): Vous dites que la moitié d'entre eux environ deviennent contrôleurs aériens. Qu'en est-il de l'autre moitié? Reviennent-ils en arrière pour suivre à nouveau le cours ou cherchent-ils un autre type de travail?

M. Lewis: Il y a eu des exemples d'individus qui ont suivi à nouveau la formation et qui sont devenus des contrôleurs aériens agréés. Mais ils ne sont pas nombreux. La majorité des intéressés cherchent un travail ailleurs.

M. Monteith: On a essentiellement parlé d'éducation sous une forme ou sous une autre. Lorsqu'on parle d'éducation, il semble que ce soit après que l'on ait noté des problèmes chez l'employé, que ce soit en vue d'une rééducation ou autre. Que fait votre association en matière d'éducation préventive pour ses membres?

[Text]

Mr. Lewis: Pre-employment?

Mr. Monteith: No. They are your members. Do you have any ongoing education system for them regarding substance abuse? You talked about lifestyles, so obviously. . . Do you do something to promote that type of thing among your members?

Mr. Lewis: We are very concerned with lifestyle at this point in time. We have been very concerned about the effects of shift work and sleep deprivation for air traffic controllers. We had a presentation at our last convention in May 1989, in Richmond, British Columbia, on those very things.

We have an ongoing process; we are working on stress intervention for air traffic controllers. We train stewards once a year at all of our major locations across the country, and we are working with Transport to further the knowledge or the understanding of the peer advisory group which is in place, stress intervention and lifestyle counselling. Transport has taken it to the extent that they now have occupational lifestyle counsellors at every major area control centre in Canada, on duty every day.

Mr. Brennen: It is not simply a question of educating somebody after a problem has been discovered. Our concern is to do it in advance, as part of the training.

Mr. Monteith: To be aware of what the effects could be.

Mr. Brennen: Yes. That is where we have tried to establish a working relationship with civil aviation medicine, for example, persuading Transport that it be part of the initial cycle of training, simply not down to procedures, and likewise what they mentioned about the shift work. We will be participating in a Human Factors Conference this June on the same issue.

• 1050

Mr. Keyes: Gentlemen, the impression I had from CATCA this morning on the government's strategy on substance abuse, and you can correct me if I am wrong, is that we have a root for the problem—for example, a combination of too few ATCers for the 75 facilities, overtime, lack of equipment and so. You are then suggesting to us that maybe the money would be better spent to relieve some of the problems that may be causing the stress-related situations for ATCers. We therefore do not really need the substance use testing that could be legislated down the road.

Mr. Brennen: I think you have a need for certainly relieving those pressures. That is what we have been asking for for years. However, there is also a need for support on the educational side, and we do not see testing as anything more than a punitive process.

Mr. Kristiansen: What is currently the amount of rest period required between shifts for controllers?

[Translation]

M. Lewis: Avant l'embauche?

M. Monteith: Non. Ce sont vos membres. Avez-vous un système permanent de sensibilisation à l'abus des substances psychoactives? Vous parlez de mode de vie, donc de toute évidence. . . Que faites-vous pour encourager ce genre de choses parmi vos membres?

M. Lewis: Nous nous intéressons en ce moment beaucoup à la question du mode de vie. Nous nous sommes beaucoup inquiétés des effets du travail par postes et du manque de sommeil des contrôleurs aériens. Lors de notre dernier congrès, en mai 1989 à Richmond (Colombie-Britannique), nous avons eu un exposé sur ces problèmes.

C'est un processus permanent. Nous nous occupons en ce moment du problème du stress chez les contrôleurs aériens. Nous organisons une fois par an des séances de formation à l'intention des délégués syndicaux dans les principaux endroits, dans tout le pays, et nous travaillons avec Transports Canada pour faire mieux connaître ou comprendre les groupes d'entraide qui existent, les possibilités d'intervention en cas de stress et les services de counselling relatifs au mode vie. À Transports Canada, on a maintenant des conseillers en mode de vie professionnels qui sont de service chaque jour dans les principaux centres de contrôle du Canada.

M. Brennen: Ce n'est pas uniquement une question d'éducation de l'intéressé une fois que l'on a découvert le problème. Nous essayons de prévenir dans le cadre de la formation.

M. Monteith: De faire connaître les effets éventuels.

M. Brennen: Oui. C'est dans cette optique que nous avons essayé d'établir des relations de travail avec la médecine de l'aviation civile, par exemple, et de persuader Transports Canada de mêler son concours au premier cours de formation, et non lorsqu'on en arrive aux opérations; et il en va de même pour ce qui a été dit du travail par postes. Nous allons participer à une conférence sur l'ergonomie en juin pour cette même question.

M. Keyes: Messieurs, l'ACCTA m'a donné l'impression ce matin, au sujet de la stratégie gouvernementale en matière d'abus de substances psychoactives, et vous pourrez me corriger si je me trompe, que l'on connaît l'origine du problème—par exemple, il y a trop peu de contrôleurs aériens pour les 75 tours de contrôle, il y a trop d'heures supplémentaires, il y a un manque de matériel, etc. Vous nous laissez entendre qu'on pourrait peut-être dépenser l'argent à meilleur escient en allégeant certains de ces problèmes qui pourraient être à l'origine du stress que subissent les contrôleurs. Nous n'avons donc pas vraiment besoin de procéder à des tests de dépistage des drogues pouvant faire l'objet d'une loi ultérieurement.

M. Brennen: Il est certainement nécessaire d'alléger ces pressions. C'est ce que nous demandons depuis de nombreuses années. Cependant, il faut aussi encourager l'éducation et, pour nous, les tests de dépistage constituent un procédé punitif.

M. Kristiansen: Quelle période de repos exige-t-on actuellement entre deux postes pour les contrôleurs?

[Texte]

Mr. Lewis: A minimum of eight hours between shifts.

Mr. Kristiansen: The maximum length of a shift, including overtime?

Mr. Lewis: It would be 12 hours.

Mr. Kristiansen: In any given week, what is the required rest period?

Mr. Lewis: There is no requirement, as such, on a weekly or monthly basis. By the collective agreement, you must have a minimum of two scheduled days of rest between work cycles.

Mr. Kristiansen: I am sure you are aware of some Swedish studies about 10 or 15 years ago related to general industry and not to the high-stress area you are involved in. They suggested the body does not wind down to its norm unless you have three full rest days. That is very true for people who work in sawmills. I wonder what it would be for people who work in other areas.

Mr. Lewis: There was an empirical study on air traffic control and shift work done in the United Kingdom in the last year, and we only just received a copy of it. We will be talking to Transport about its findings. It is very specific.

Mr. Kristiansen: It just seems to me that there is a lot more to be gained, although we have not managed our overall manning requirement to even live up to the current situation.

The other question is perhaps more difficult, and I am not sure how anyone can answer it, or if we as a committee can answer it.

A qualitative change has taken place in the last three years in terms of the demands on us. After reading the report, my suspicion is that the demand is not really one of safety right now. The survey does not show we have a serious problem any more than exists in other areas and that requires the kind of infringements on human rights or the other possible dangers inherent in the strategy suggested. But the qualitative change comes from the other side of the border, in which their legislative regime said that they require us and the rest of the world to fit in. The Europeans who have been asked to surrender to that regime have basically said, nuts. We are in a much more vulnerable position than they are, as I am sure all of us here appreciate.

How do we attempt to deal with this demand by the Americans that if we want our trains, planes, buses, trucks to be able to operate in the United States. . . how far do we go in attempting to persuade them that we have a different scenario here and their war on drugs simply is not sexy here and we do not feel it is necessary for purposes of safety?

Mr. Benjamin: It is getting them nowhere.

[Traduction]

M. Lewis: Un minimum de huit heures entre postes.

M. Kristiansen: La durée maximum d'un poste, y compris les heures supplémentaires?

M. Lewis: 12 heures.

M. Kristiansen: Pour une semaine donnée, quelle période de repos exige-t-on?

M. Lewis: Il n'existe pas d'exigence hebdomadaire ou mensuelle à proprement parler. D'après la convention collective, il faut au minimum prévoir deux journées de repos entre les périodes de travail.

M. Kristiansen: Je suis sûr que vous avez entendu parler des études suédoises qui ont été faites il y a environ 10 ou 15 ans sur le secteur industriel de façon général et non sur les secteurs où le stress est important comme c'est le cas pour celui dont vous vous occupez. Selon ces études, l'organisme ne revient pas à son état normal avant trois journées complètes de repos. C'est tout à fait vrai pour ceux qui travaillent dans les scieries. J'aimerais savoir ce qu'il en est pour ceux qui travaillent dans d'autres secteurs.

M. Lewis: Une étude empirique a été réalisée l'année dernière au Royaume-Uni sur le contrôle du trafic aérien et sur le travail par postes et nous venons d'en recevoir un exemplaire. Nous discuterons des conclusions avec Transports Canada. Elles sont très précises.

M. Kristiansen: Il me semble que l'on a beaucoup plus à y gagner, bien que nous n'ayons pas encore réussi à obtenir le nombre de postes voulus pour pouvoir répondre aux besoins factuels.

Pour l'autre question, c'est sans doute plus difficile et je ne suis pas sûr que quiconque puisse y répondre ou que nous puissions y répondre en tant que comité.

Il y a eu ces trois dernières années une évolution qualitative de la demande nous concernant. Après avoir lu le rapport, je crains que la demande ne porte pas vraiment sur la sécurité en ce moment. L'enquête n'indique pas que nous ayons des problèmes plus graves que ceux qui existent dans d'autres secteurs, problèmes qui exigeraient que l'on porte atteinte aux droits de la personne ou que l'on coure d'autres dangers du fait de la stratégie proposée. Mais l'évolution qualitative vient des États-Unis qui estiment que nous devons, ainsi que le reste du monde, nous conformer à leur législation. Les Européens à qui l'on a demandé de respecter ces règles ont en gros répondu qu'il n'en était pas question. Nous sommes dans une situation beaucoup plus critique qu'eux, comme tous ceux qui sont ici le savent.

Quelle attitude adopter face à l'exigence américaine si l'on veut que nos trains, nos avions, nos autobus, nos camions puissent circuler aux États-Unis. . . Jusqu'où pouvons-nous nous permettre d'aller pour essayer de leur montrer que la situation est différente chez nous et que la guerre qu'ils mènent contre la drogue n'est tout simplement pas bien vue ici, que nous ne la jugeons pas nécessaire pour des raisons de sécurité?

M. Benjamin: Cela ne les mène nulle part.

[Text]

[Translation]

• 1055

Mr. Kristiansen: You think they could be forced to buy that? Mind you, there is a lot of arbitration going on in the United States. I would hesitate to comply with that demand when their legislative regime may turn out to be a non-starter within a couple of years. That is the difference between the situation now and what it was three years ago.

Mr. Benjamin: That is why we have this before us. What do you think?

Mr. Lewis: Yes, it is a very difficult area to address. We believe that education is the key. The survey reflected that the hazard to safety in this area is less than in other areas. If you can educate the individuals, and have a rehabilitation program and ongoing process for helping those who run into problems, I think you have stopped the problem. You are working with people who have a very high medical standard that they must maintain. The important thing for them is education. They need to understand what causes impairment, how long a substance can remain in your system, and how they can work around these things so that when they go to work they are not impaired.

Mr. Benjamin: Exactly.

Le vice-président: Je remercie nos témoins, M. Lewis et M. Brennen, pour leur participation. Nous avons examiné la question en profondeur, et nous vous remercions pour vos réponses généralement très précises.

Nous nous réunirons de nouveau jeudi matin, à 9h30, au local 253-D.

La séance est levée.

M. Kristiansen: Vous pensez qu'ils pourraient être obligés de l'accepter? Remarquez bien qu'il y a de nombreux cas d'arbitrage en ce moment aux États-Unis. J'hésiterais à me conformer à cette exigence maintenant que ces dispositions législatives risquent de n'aboutir à rien d'ici quelques années. C'est là la différence entre la situation actuelle et celle d'il y a trois ans.

M. Benjamin: C'est pourquoi nous sommes saisis de la question. Qu'en pensez-vous?

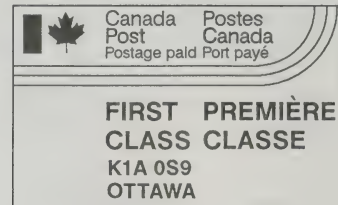
M. Lewis: Oui, c'est un domaine très difficile. Nous estimons que l'éducation est la base de tout. L'enquête montre que les risques pour la sécurité sont dans ce domaine moins importants que dans d'autres secteurs. Si l'on peut éduquer les intéressés, si l'on peut organiser des programmes de réadaptation et mettre sur pied des systèmes d'assistance permanents pour ceux qui ont des problèmes, je pense que l'on peut corriger la situation. Ces gens doivent respecter de très hautes normes médicales. Le plus important pour eux c'est l'éducation. Ils doivent apprendre comment éviter de se présenter au travail avec des facultés affaiblies.

M. Benjamin: Exactement

The Vice-Chairman: I wish to thank our witnesses, Mr. Lewis and Mr. Brennen, for participating. We have thoroughly studied the problem and we appreciated your answers which were generally quite to the point.

We will meet again Thursday morning, at 9:30, Room 253-D.

The meeting is adjourned.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Air Traffic Control Association:

Dave Lewis, Vice-President, Labour Relations;
Herb Brennen, Managing Director.

TÉMOINS

De l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien:

Dave Lewis, vice-président, Relations de travail;
Herb Brennen, directeur administratif.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 42

Fascicule n° 42

Thursday, April 26, 1990

Le jeudi 26 avril 1990

Chairman: Patrick Nowlan

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to the Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, a review of the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation"

CONCERNANT:

Conformément à l'Ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, une étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Marc Bosc

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 26, 1990
(53)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost and Brian Tobin.

Acting Members present: Lyle Kristiansen for Iain Angus; Ken Monteith for Harry Chadwick and Pat Sobeski for Larry Schneider.

Other Members present: Ross Belsher, Bill Attewell.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Association of Professional Radio Operators: Gary Wilson, President. *From the Canadian Rights and Liberties Federation:* Alex Cullen, Board Member.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35*).

Gary Wilson made a statement and answered questions.
Alex Cullen made a statement and answered questions.

At 11:10 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 26 AVRIL 1990
(53)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 34, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost et Brian Tobin.

Membres suppléants présents: Lyle Kristiansen remplace Iain Angus; Ken Monteith remplace Harry Chadwick; Pat Sobeski remplace Larry Schneider.

Autres députés présents: Ross Belsher, Bill Attewell.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio: Gary Wilson, président. *De la Fédération canadienne des droits et libertés:* Alex Cullen, membre du Conseil.

Conformément à son ordre de renvoi daté du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada.» (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35*).

Gary Wilson fait un exposé et répond aux questions.
Alex Cullen fait un exposé et répond aux questions.

À 11 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Marc Bosc

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday April 26, 1990

• 0934

The Chairman: I call the meeting to order. We have a quorum for hearing evidence, and I know members have many things on their platters and that Thursday is a busy day.

After this morning's meeting concludes the Chair will get together with staff to try and schedule more witnesses for the hearing dates that we have. Today we ran into a situation of supposedly having four or five witnesses and two cancelled out, and that takes up a lot of time of everybody. I really think, looking ahead from the witness list, that we can compress this a little further. In any event, we will report back to you, because we are going to get a heck of a lot more conflicts in time as we proceed into the month of May.

• 0935

In any event, we are glad we have the witness scheduled for 9.30 a.m. here today representing the Canadian Association of Professional Radio Operators.

Mr. Wilson, your brief is being circulated. Welcome to the committee. Would you give us an overview on the points raised. We are starting to get the same matters raised from time to time, and that is why we are trying to get this thing moving.

Mr. Gary Wilson (President, Canadian Association of Professional Radio Operators): I reduced my brief to the highlights because of the time allotment. If I had known that other witnesses had cancelled then I might have made it longer. Anyway, I was going to read the brief as it stands now. It is as small as I can possibly get it.

The Canadian Association of Professional Radio Operators represents 850 flight service specialists who provide landing and take-off advisories, vehicle control, surface weather observing, weather briefing, flight planning, and emergency services at approximately 200 airports in Canada. We also represent 300 Coast Guard radio operators who provide marine ship-shore communications, public correspondence, marine broadcasting, and emergency services at 32 Coast Guard stations in Canada.

Discussing the cause and effect, the leading causes of substance use, as indicated in the surveys, are pressure and stress. These are followed by fatigue and long hours. Pressure and stress are not caused by the performance of a function or

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 26 avril 1990

Le président: Je déclare la séance ouverte. Nous avons le quorum nécessaire pour entendre des témoignages, et je sais que les députés ont un horaire très chargé, car le jeudi est une journée très occupée.

A la fin de la séance de ce matin, la présidence va consulter le personnel du Comité afin d'établir la liste des témoins que nous entendrons au cours de nos prochaines séances. Aujourd'hui, nous devons entendre quatre ou cinq témoins, mais deux d'entre eux ont annulé leur comparution. Or, ces séances prennent beaucoup de temps, et je pense vraiment, en consultant la liste des témoins, que nous pourrions comprimer quelque peu cet exercice. De toute façon, nous vous en reparlerons, car nous aurons certainement beaucoup d'autres conflits d'horaire au cours du mois de mai.

Quoi qu'il en soit, nous sommes heureux d'accueillir aujourd'hui le témoin dont la comparution était prévue à 9h30, soit le représentant de l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio.

Monsieur Wilson, des copies de votre mémoire ont été distribuées. Je vous souhaite la bienvenue au Comité. Pouvez-vous nous donner un aperçu des faits saillants de votre document? Nous commençons à entendre les mêmes arguments, et c'est pourquoi nous essayons d'accélérer les choses.

M. Gary Wilson (président, Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio): J'ai déjà réduit mon mémoire aux faits saillants, étant donné le temps qui m'était imparti. Si j'avais su que d'autres témoins annuleraient leur comparution, je l'aurais peut-être rallongé. De toute façon, j'avais l'intention de lire le texte intégral du mémoire. Il est aussi concis que possible.

L'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio représente 850 spécialistes des services d'information de vol qui fournissent les indications pour l'atterrissage et le décollage, le contrôle des véhicules au sol, l'observation des conditions météorologiques de surface, l'information météo, l'établissement des plans de vol et les services d'urgence dans environ 200 aéroports au Canada. Nous représentons également 300 opérateurs radio de la Garde côtière qui s'occupent des communications entre les navires et les stations au sol, de la correspondance avec le public, des émissions de radio maritime et des services d'urgence dans 32 stations de la Garde côtière du Canada.

Il est question de la cause et de l'effet. Or, la principale cause de l'abus de l'alcool et des drogues, comme le montrent les enquêtes, sont la tension et le stress. On trouve ensuite la fatigue et les heures de travail trop longues. La

[Texte]

job, since the employees are well trained to perform their work under normal conditions. Numerous American and Canadian studies have shown that stress is directly related to workload and other organizational pressures such as poor work environments.

A simple analogy would be a person experiencing constant headaches from reading in a poorly lit area. There are two basic ways of dealing with this problem. One would be to address the cause and improve the lighting; the other would be to address the effect and take medication. One solution eliminates the problem; the other hides it. The employer, rather than addressing the cause—that is to say the pressure, stress, long hours, and fatigue—appears only concerned with the effect; that is to say the increased substance use.

The government has spent countless hours and finances identifying both the cause and the effect of the substance use problem. What the government must now decide is which one it is going to address.

Our association has addressed our concerns about safety in many forums, and we continue to do so at every opportunity. One of the major concerns is overtime. Using Transport Canada statistics for a five-year period from 1983 until 1988, the average weekly hours of overtime per member of our group varied between 8 and 12 hours. When the hours of overtime exceed 7.5 hours, the employees technically do not have any complete days off at all during the year. This situation has not improved at this time.

This can be combined with the fact that the great majority of our members work their complete shifts without any meal or relief breaks and that almost 50 of our stations have speakers in the bathrooms so the employees do not miss any aircraft or ship calls.

What are the results of these poor working conditions? Increased attrition, which again causes more overtime, increases the workload in an already understaffed situation, and ultimately causes more pressure, stress, and fatigue.

There are many other urgent problems we have tried to have the employer address, such as the requirement for our flight service specialists to provide landing and take-off information and vehicle control services at two or more airports at the same time, some located over 100 miles from the home airport, without having any view of the runways, approaches, and manoeuvring areas and without adequate staffing.

These are realities. Therefore we ask if we are addressing the appropriate problem.

[Traduction]

tension et le stress ne sont pas causés par l'accomplissement d'une fonction ou d'une tâche, étant donné que les employés sont bien formés pour accomplir leur travail dans des conditions normales. De nombreuses études américaines et canadiennes ont démontré que le stress est directement lié à la charge de travail et à d'autres pressions liées à l'organisation du travail, par exemple un environnement défavorable.

On pourrait faire une analogie avec une personne qui souffre de maux de tête en permanence parce qu'elle a l'habitude de lire dans un local mal éclairé. Il y a deux façons de régler ce problème. On pourrait s'attaquer à la cause et améliorer l'éclairage, ou bien s'attaquer à l'effet et prescrire des médicaments. Une solution élimine le problème, l'autre ne fait que le dissimuler. L'employeur, au lieu de s'attaquer à la cause, c'est-à-dire à la tension, au stress, aux longues heures et à la fatigue, semble se préoccuper uniquement des effets, c'est-à-dire l'abus croissant de l'alcool et de la drogue.

Le gouvernement a consacré d'innombrables heures et beaucoup d'argent à la recherche sur la cause et l'effet du problème de l'abus de l'alcool et de la drogue. Le gouvernement doit maintenant décider s'il va s'attaquer à la cause ou à l'effet.

Notre association a exposé ses préoccupations au sujet de la sécurité à de nombreuses tribunes, et nous continuons de le faire à chaque occasion qui se présente. L'une de nos principales préoccupations porte sur les heures supplémentaires. D'après les données de Transports Canada pour une période de cinq ans, de 1983 à 1988, les membres de notre groupe travaillaient en moyenne de huit à 12 heures supplémentaires par semaine. Lorsque le nombre d'heures supplémentaires dépasse 7,5 heures, les employés n'ont théoriquement aucune journée complète de congé pendant l'année. La situation ne s'est pas améliorée à ce jour.

A cela s'ajoute le fait que la grande majorité de nos membres effectuent leur quart de travail sans prendre aucun repas ni aucune pause et que près de 50 de nos stations ont des haut-parleurs dans les toilettes afin que les employés ne manquent aucun appel provenant d'un avion ou d'un navire.

Quels sont les résultats de ces mauvaises conditions de travail? Une hausse de l'attrition, laquelle contribue à son tour à augmenter les heures supplémentaires, à augmenter la charge de travail d'un personnel déjà insuffisant, et aboutit en fin de compte à augmenter la tension, le stress et la fatigue.

Il y a bien d'autres problèmes urgents que nous avons essayé d'amener l'employeur à corriger, par exemple l'obligation pour nos spécialistes des services d'information de vol de fournir des renseignements sur les atterrissages et les décollages et le contrôle des véhicules au sol à deux ou plusieurs aéroports en même temps, parfois situés à plus de 100 milles l'un de l'autre, sans avoir aucun contact visuel avec les pistes, les voies d'accès et les aires de manoeuvre, et tout cela avec un personnel insuffisant.

Telles sont les réalités. Nous posons donc la question: nous attaquons-nous au véritable problème?

[Text]

• 0940

It is interesting to note that the survey shows that by far the major problem is alcohol followed by the use of medication. Street drugs were reported to be the least used of all substances at work, with the majority of occupations having less than 1% of workers reporting use.

Why then is the employer so concerned with random testing for drugs? Can it be a genuine concern for safety and for the well-being of the thousands of employees providing safety services or might there be some validity to the often alluded to pressure from the American neighbours to follow their own Draconian measures?

Another interesting result from the survey was that the largest alcohol problem is not found amongst workers in safety-related positions, but among senior level managers. Senior level managers are also the group most in favour of random testing. This leads one to wonder that if the government were also contemplating random breathalyzer testing of senior level managers, would the results of the survey have been the same? How can the government consider random testing of employees in safety-sensitive positions while at the same time ignoring—or could one call it condoning—the problems at the management level. Again I ask if we are addressing the appropriate problem.

In the case of our members, management now has in place every tool it needs to adequately evaluate job performance and to recognize any deterioration of that performance. We must undergo annual and semi-annual knowledge tests. Every communication we have with marine vessels or aircraft on both working and emergency frequencies is tape recorded. All of our telephone lines are tape recorded. These recordings are kept on file for a minimum of 30 days and are available for local, regional or headquarters' management for random checks or for specific verifications related to a particular incident or employee. They are also available at any time to the \$Air Traffic Services Branch Evaluation Team or to CASB, the Canadian Aviation Safety Bureau.

We also have detailed instructions in our manual of operation that state we are not allowed to work at an operating position: (1) within eight hours of the consumption of any alcoholic beverage; (2) while under the influence of intoxicating liquor; or (3) while under the influence of a drug that impairs our ability to carry out our duties.

Our flight service specialists have also individually received a document entitled *Aeronautics and the Criminal Code*, which spells out in detail that they can be held criminally responsible for accidents if they are found to be impaired by drugs or alcohol, including penalties of up to 14 years in prison. I have attached a copy for your information.

It must be recognized that the employer only rents the services of its employees and that the terms of this rental agreement are contained in the collective agreement and the various acts pertaining to employment in the Public Service.

[Translation]

Il est intéressant de remarquer que d'après le sondage, les problèmes d'alcool sont de loin les plus graves, suivis de la consommation de médicaments. Il révèle également que les drogues sont au bas de la liste des substances consommées au travail, moins de 1 p. 100 des travailleurs de la majorité des postes avouant en avoir consommées.

Pourquoi l'employeur se préoccupe-t-il tant du dépistage aléatoire de la consommation de drogue? S'agit-il véritablement d'une préoccupation pour la sécurité et le bien-être des milliers d'employés ayant des postes reliés à la sécurité, ou peut-on accorder une certaine valeur à la rumeur voulant que des pressions de nos voisins du Sud les incitent à prendre des mesures aussi draconiennes?

Le sondage a révélé un autre fait intéressant: les problèmes d'alcool ne se retrouvent pas surtout chez les travailleurs occupant des postes reliés à la sécurité, mais chez les cadres supérieurs. Les cadres supérieurs sont également le groupe qui est le plus en faveur du dépistage aléatoire. On peut donc se poser la question: si le gouvernement envisageait également de faire subir des tests d'ivresse-mètre aux cadres supérieurs, les résultats du sondage seraient-ils les mêmes? Comment le gouvernement peut-il envisager un dépistage aléatoire pour les employés occupant des postes reliés à la sécurité tout en fermant les yeux sur les problèmes des gestionnaires? Encore une fois, je me demande si on s'occupe du véritable problème.

Dans le cas de nos membres, la direction a tous les outils nécessaires pour évaluer leur rendement au travail et pour déceler toute détérioration de ce rendement. Nous subissons des tests de connaissance annuels et semestriels. Chaque communication que nous avons avec des navires ou des aéronefs sur les fréquences de travail et d'urgence est enregistrée. Toutes nos conversations téléphoniques sont enregistrées. Les enregistrements sont gardés pour au moins 30 jours et mis à la disposition de la direction locale, régionale ou nationale pour des vérifications aléatoires ou spéciales, en fonction d'un incident ou d'un employé particulier. Y ont également accès l'équipe d'évaluation de la Direction des services de la circulation aérienne ou le BCSA, le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

De plus, nous avons dans notre manuel d'exploitation des instructions détaillées nous interdisant de travailler à un poste opérationnel: (1) dans les huit heures suivant la consommation de toute boisson alcoolisée; (2) sous l'influence d'une boisson alcoolisée; ou (3) sous l'influence d'une substance qui affaiblit notre faculté de remplir notre tâche.

Les spécialistes de l'information de vol ont également tous reçu un document sur l'aéronautique et le Code criminel, qui précise bien qu'on peut les tenir responsables d'accidents si leurs facultés étaient affaiblies par la consommation de drogue ou d'alcool et qu'ils sont alors passibles de peines allant jusqu'à 14 ans de détention. J'ai annexé une copie de ce document au mémoire que je vous ai distribué.

Il faut reconnaître que l'employeur ne fait que louer les services de ces employés. Les conditions de cette entente de location figurent dans la convention collective et les diverses lois relatives à l'emploi dans la fonction publique. L'entente

[Texte]

This rental agreement covers approximately 25% of the employee's time. The employer should not interfere with what the employee is doing during the other 75% of his or her time unless it is definitely proven to breach the employment contract. Then any action should deal only with the individual concerned, not everyone in the group.

The potential for error in urinalysis is well documented and the error rates can be as high as 50%. Tests have shown that Advil has been mistaken for marijuana, Contact C for amphetamines and tonic water for heroin. Passive exposure, such as being at a bar or party where marijuana smoke is in the air, can give a positive reading three days later. Residual traces of any substance, regardless of the source or time lapse since exposure, can result in a positive test and dire consequences of these results on an employee. The devastating effects that an erroneous result can have on an employee and on his or her family have to be recognized. The presumption of guilt rather than innocence and the relationship with co-workers can all be detrimentally affected by a system of testing that is so full of flaws.

It is our opinion that even a 1% error rate for substance testing is intolerable when the lives and careers of employees are involved. For these reasons, we ask if the repercussions of the proposed testing have been considered.

I have included our position, Mr. Chairman. I do not know if you want me to read it or whether you would like to keep it as a record.

The Chairman: Go ahead, read it. Just give the highlights. You are within your 10 minutes. Actually, you might as well read it, because it is just two pages and it would be good for all members to focus on it.

Mr. Wilson: I am just recovering from a cold and I did not want to take medication because of the committee I am presenting to.

The Chairman: No, we might have tested you.

Some hon. members: Oh, oh.

• 0945

Mr. Wilson: Since any testing methods proposed for employees will become part of their terms and conditions of employment, we feel that they should be negotiated between the employer and the employee representatives and be included in the collective agreement.

This should include the methods of testing, disciplinary and rehabilitative measures, chain of command of samples, quality control, medical standards, and any other ramifications of a testing program.

Pre-employment testing for substances, medical standards, security clearances, etc., are at management discretion.

[Traduction]

de location ne porte que sur environ 25 p. 100 du temps de l'employé. L'employeur ne devrait rien avoir à dire sur ce que fait l'employé pendant le reste du temps, à moins de pouvoir prouver que ses activités vont à l'encontre du contrat d'emploi. Même dans ce cas, toute mesure prise ne devrait concerner que la personne en cause, et non le groupe au complet.

On a bien documenté les risques d'erreur des analyses d'urine. Le taux d'erreur peut atteindre 50 p. 100. Dans certains tests, on a confondu l'advil et la marijuana, les contacts C et des amphétamines, ainsi que de l'eau gazeuse et de l'héroïne. Le fait d'avoir été dans la même pièce qu'un fumeur de marijuana, comme dans un bar ou une réception, peut donner des résultats positifs trois jours plus tard. Des traces résiduelles de toute substance, quelle que soit sa source ou le temps écoulé depuis son absorption, même passive, peuvent donner un résultat positif et être la source de graves conséquences pour l'employé. Il faut reconnaître les effets dévastateurs qu'un résultat erroné peut avoir sur un employé et sur sa famille. Il y a présomption de culpabilité plutôt que d'innocence. Un système de dépistage aussi défectueux peut nuire à la relation avec les collègues.

A notre avis, lorsqu'il s'agit de l'avis et de la carrière des employés, même un taux d'erreur de 1 p. 100 dans des tests de dépistage de consommation d'alcool ou de drogue est intolérable. C'est pour ces raisons que nous demandons si on a tenu compte des répercussions possibles des tests proposés.

Je présente notre position dans le document, monsieur le président. Préférez-vous que je le lise ou voulez-vous l'annexer tout simplement au compte rendu?

Le président: Allez, lisez-le. Donnez-nous les points saillants. Les 10 minutes ne sont pas encore écoulées. Vous pouvez très bien le lire, puisqu'il n'y a que deux pages et qu'il serait bon que tous les membres du Comité en prennent connaissance.

M. Wilson: Je me remets d'un rhume et j'ai hésité à prendre des médicaments parce que je comparaissais devant votre Comité.

Le président: Vous avez bien fait, car on aurait pu vous faire subir un test.

Des voix: Oh, oh.

M. Wilson: Puisque les méthodes de dépistage proposées pour les employés deviendront partie intégrante de leurs conditions d'emploi, nous estimons qu'elles doivent faire l'objet de négociations entre l'employeur et les représentants des employés et qu'elles doivent figurer dans la convention collective.

Il faudrait y inscrire les méthodes de dépistage, les mesures disciplinaires et les traitements proposés, le canal hiérarchique suivi par les échantillons, le contrôle de la qualité, les normes médicales et tout autre aspect d'un programme de dépistage.

Le dépistage préalable à l'emploi pour la consommation de produits prohibés, pour les normes médicales, pour des raisons de sécurité, etc.; est à la discrétion de la direction.

[Text]

We agree with testing for cause or post-accident on condition if there is a reasonable and documented justification for the same, but not every time there is an accident and not because an employee has red eyes or looks different on one occasion.

All supervisory and management personnel directly involved in assessing an employee should receive extensive training that will give them the expertise required to identify correctly and deal with substance use so there are no errors made. Since as an employee association we would be implicated in defending any member who was unjustly removed from duties, up to and including lawsuits resulting from same, we would like to ensure that the employer is doing everything in his power to avoid such situations.

Prior to the implementation of any drug testing program we would propose that the employer provide a formal policy statement outlining the rationale for the testing and the consequence of an employee's testing positive:

That all employees be provided with a full education program prior to implementation of any testing;

That all cases of job performance degradation suspected to be due to substance use be referred to a qualified medical practitioner who will make the decision to conduct the test;

That the medical practitioner be responsible for the supervision of sampling and the delivery of all specimens to a qualified medical laboratory;

That the medical practitioner be responsible for interpreting results and conveying the same to the employer in a totally confidential manner;

That all employees be supplied with a list of prescription and non-prescription drugs which could affect their ability to perform their jobs, and including their rights to paid leave when they have no other option but to use these same drugs for medicinal purposes.

Our association is against mass or random testing of our members since the employer, aside from the pressure from the United States, has not shown just cause for its implementation.

To quote the then minister of national health and welfare, the Hon. Jake Epp, in a speech at the National Action Conference on Drug Abuse in October of 1988:

It was my view 17 months ago and it continues to be my view today, that tackling substance abuse in Canada requires uniquely Canadian solutions.

The Chairman: Thank you, Mr. Wilson, very much for that brief which was short, succinct and right to the point.

Mr. Keyes (Hamilton West): Thanks very much, Mr. Wilson, for your report to our committee this morning.

I do not understand the overtime situation. We hear the same type of situation with the air traffic controllers and in other industries. Are overtime hours not an option of the employee? You are forced to work?

[Translation]

Nous sommes d'accord avec le dépistage pour un motif justifiable ou après un accident, à la condition qu'une justification raisonnable et documentée soit présentée et qu'on ne fasse pas un dépistage pour chaque accident, ou simplement parce qu'un employé a les yeux rougis ou parce qu'il a l'air différent un matin.

Afin d'éviter des erreurs, tout le personnel de direction et de supervision participant directement à l'évaluation d'un employé doit recevoir une formation approfondie qui lui permette de déceler correctement les cas problèmes et de savoir comment agir. En tant qu'association d'employés, nous serions appelés à défendre nos membres qui ont été injustement suspendus de leur poste, voire à les représenter en cas de poursuites pour suspension, et nous voulons nous assurer que l'employeur fait de son mieux pour éviter des erreurs.

Avant que soit mis sur pied tout programme de dépistage de drogue, nous proposons que l'employeur fournisse un énoncé de politique officiel expliquant les raisons du dépistage et les conséquences d'un résultat positif.

Que tous les employés reçoivent une formation complète avant le début du dépistage.

Que tous les cas de détérioration du rendement au travail dont on pense qu'ils sont liés à la consommation de drogue ou d'alcool soient confiés à un médecin compétent qui décidera si les tests sont nécessaires.

Que le médecin soit responsable de la supervision de l'échantillonnage et de la livraison des échantillons à un laboratoire médical compétent.

Que le médecin soit responsable de l'interprétation des résultats et de leur transmission à l'employeur, en toute confidentialité.

Qu'on fournisse aux employés une liste de médicaments prescrits ou en vente libre qui pourraient affecter leur rendement au travail et qu'on leur donne droit à un congé payé lorsqu'ils sont obligés d'utiliser ces médicaments pour raisons de santé.

Notre association s'oppose au dépistage aléatoire ou au dépistage de groupe de nos membres, puisque l'employeur n'a pu fournir de justification suffisante, sinon les pressions des États-Unis.

Je termine avec une citation de l'ancien ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, M. Jake Epp, tirée d'un discours prononcé à la Conférence d'action nationale sur l'usage des drogues, en octobre 1988:

Tant aujourd'hui qu'il y a 17 mois, je crois que la lutte contre la consommation de drogue et d'alcool au Canada nécessite des solutions canadiennes.

Le président: Merci, monsieur Wilson. Votre exposé était très court, succinct et très clair.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Merci beaucoup, monsieur Wilson, pour votre exposé de ce matin.

Je ne comprends pas vos déclarations sur le temps supplémentaire. On nous a dit la même chose pour les contrôleurs de la circulation aérienne et d'autres secteurs. Les employés n'ont-ils pas le choix de faire des heures supplémentaires? Sont-ils obligés de le faire?

[Texte]

Mr. Wilson: Under the Canada Labour Code they can make you work 48 hours a week. As much as possible it is distributed equitably amongst readily qualified employees, but there is so much of it that most of the time we are scheduled to do it. Because of the system that is in place of time and a half for your first day and double time for your second day, you do not get the double time unless you have worked the time and a half. Once an employee has worked the time and a half, he wants the second day so that he gets his double time, so the other employees may back off and this person ends up working excessive hours.

On our stations out of the 850 flight service specialists in Canada there are 200 P-Ys that are covered on overtime. We have 850 employees, and there are another 200 P-Ys' worth of overtime that are worked.

The situation is not improving in the least. We have just heard more cutbacks are coming. Every year it is the same thing: we hear more cutbacks of our members, instead of increasing the numbers. The workload, as you well know with deregulation, is continually increasing. The airports are getting busier and busier and our employees are working more and more overtime. This is what causes stress and fatigue and added pressure. It is not the doing of the job itself.

Stress propensity tests have shown that the flight service specialists in Canada and the United States have more stress and pressure than air traffic controllers in the VFR towers.

• 0950

Mr. Keyes: What studies are you speaking of, Gary, when you talk about studies showing that street drugs are the least used of all substances at work?

Mr. Wilson: I am referring to the the survey they just did in Transport in aviation and marine.

Mr. Keyes: Do we know of that? When was that done, Mr. Chairman? Are you aware of this study?

Mr. Wilson: This is what this whole committee is based on.

The Chairman: It is an internal Department of Transport study. Just to clarify, a moment ago you said the study showed there was more stress on your association members than on air traffic controllers. Was this another study?

Mr. Wilson: No. I am referring to a separate stress propensity study. There was one done in the States and one done in Canada. In both cases it turned out that the flight service specialists had a higher stress index level than the air traffic controllers in VFR towers.

The Chairman: This was obviously a relatively recent study.

Mr. Wilson: The Canadian one was two years ago and the American one was in 1981.

The Chairman: I am glad you mentioned it because I am not aware of that one.

[Traduction]

M. Wilson: En vertu du Code canadien du travail, une semaine peut compter jusqu'à 48 heures de travail. Les heures doivent être distribuées équitablement entre les employés compétents, mais il y a tellement de travail qu'on prévoit habituellement des heures supplémentaires. En vertu du système actuel, la rémunération de la première journée d'heures supplémentaires est majorée de moitié et celle de la deuxième, de 100 p. 100. Vous n'avez donc droit au taux de rémunération double que si vous avez travaillé une journée au taux majoré de 50 p. 100. Après avoir fait une journée de travail en temps supplémentaire, l'employé veut travailler une autre journée afin d'avoir droit à la rémunération majorée de 100 p. 100. Les autres employés peuvent lui céder la place, et il finit par travailler un nombre d'heures excessives.

Dans nos stations au Canada, nous avons 850 spécialistes de l'information de vol et 200 années-personnes en temps supplémentaire. Nous avons 850 employés, et il y a 200 années-personnes en heures supplémentaires travaillées.

La situation ne s'améliore pas du tout. On vient de nous apprendre de nouvelles réductions. C'est chaque année la même chose: on nous parle de réduire le personnel plutôt que de l'augmenter. Comme vous le savez, avec la déréglementation, le fardeau de travail augmente toujours. Les aéroports sont de plus en plus encombrés, et nos employés font de plus en plus d'heures supplémentaires. C'est ce qui cause le stress, la fatigue et la pression excessive. Ce n'est pas le travail lui-même.

Des tests sur les risques de stress démontrent que les spécialistes de l'information de vol au Canada et aux États-Unis sont soumis à davantage de stress et de pression que les contrôleurs de la circulation aérienne des tours VFR.

M. Keyes: De quelles études parlez-vous, Gary, lorsque vous dites que des études démontrent que les drogues sont la substance la moins consommée au travail?

M. Wilson: Je parle d'un sondage effectué à Transports Canada, dans le domaine de l'aviation et de la marine.

M. Keyes: Avons-nous cette étude? Quand a-t-elle été réalisée, monsieur le président? La connaissiez-vous?

M. Wilson: N'est-ce pas la raison d'être de ce Comité?

Le président: Il s'agit d'une étude interne du ministère des Transports. J'aimerais avoir une clarification: vous venez de dire qu'une étude révélait que les membres de votre association étaient soumis à davantage de stress que les contrôleurs de la circulation aérienne. S'agit-il d'une autre étude?

M. Wilson: Non. Je parle d'une autre étude sur les risques de stress. L'une a été menée aux États-Unis, et l'autre au Canada. Les deux ont révélé que les spécialistes de l'information de vol étaient soumis à un stress plus élevé que les contrôleurs de la circulation aérienne travaillant dans les tours VFR.

Le président: Ce doit être une étude récente.

M. Wilson: L'étude canadienne date d'il y a deux ans, et l'américaine, de 1981.

Le président: Je suis content que vous en parliez, parce que je n'en connaissais pas l'existence.

[Text]

Mr. Keyes: What would the Canadian Association of Professional Radio Operators consider a management problem?

Mr. Wilson: The survey showed that the largest problem with regard to substance use is senior-level management use of alcohol. This is not what is going to be tested for. It is the safety sensitive positions that are being addressed. This is what I am referring to.

Mr. Keyes: We have been hearing from other rights groups, etc. What is your organization's opinion of, say, liberty or, as Alan Borovoy, I think, called it, "the trips to the urinal" or however he labelled it. Has your organization addressed this situation of privacy and the whole idea of having to urinate in a bottle for someone else, etc.

Mr. Wilson: We are completely against it. We have stated in our position regarding any testing done either post-accident or for cause that we do not agree with random testing or mass testing during annual medicals. Any testing should be done by a certified medical practitioner, not by a station manager.

We have many situations where we have female station managers and male employees or vice versa. Our units are not big places. We are all over Canada from the Arctic right down to the American border. Our units are small units of five to ten people. It is a very close-knit community. It is not the type of situation that lends itself to someone saying to a friend to come down to the bathroom and pee in a bottle for him.

Mr. Keyes: You say you are in favour of the idea of post-accident testing or post-incident testing but with a lot of qualifications. Is this right?

Mr. Wilson: The only qualification is that there be a justified reason for suspecting that the employee involved in the incident or accident may have been affected by the use of a substance. We have all kinds of incidents. We do not agree that every time there is an incident the person must be required to give a urine sample, unless there is something that justifies doing it.

The bottom line is safety. This is why we are here. We do agree with it. We do agree that we do not want employees coming in under the influence of any substance that could affect their work or their abilities, and that includes prescribed and non-prescribed medications.

Mr. Keyes: In a nutshell, you and your organization feel that there is enough on the books. We are talking about public safety. I would imagine part of the reasoning behind substance use legislation would be to consider the public's safety. You feel there are enough handles and there are enough guidelines etc.

[Translation]

M. Keyes: D'après l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio, qu'est-ce qu'un problème de gestion?

M. Wilson: D'après le sondage, c'est la consommation d'alcool par les cadres supérieurs qui est le plus gros problème de consommation d'alcool ou de drogue. Ce n'est pourtant pas eux qui feront l'objet du dépistage, mais les employés des postes reliés à la sécurité. Voilà de quoi je parlais.

M. Keyes: Nous avons entendu d'autres témoins, par exemple des groupes de défense des droits. Quelle est l'opinion de votre organisme sur ce que Alan Borovoy, je crois, appelait les «visites à l'urinoir», ou quelque chose comme ça, par rapport à vos libertés? Votre association s'est-elle penchée sur le droit à la vie privée et sur la nécessité d'uriner dans une bouteille pour quelqu'un d'autre, par exemple?

M. Wilson: Nous nous y opposons absolument. Nous en parlons dans notre position sur le dépistage fait après un accident ou pour un motif justifiable, en précisant que nous nous opposons au dépistage aléatoire ou aux tests imposés à tous lors des examens médicaux annuels. Tout test doit être fait par un médecin, et non par un gestionnaire.

Dans certains cas, nos gestionnaires sont des femmes et nos employés des hommes, ou le contraire. Nos unités ne sont pas très grandes. Nous sommes répartis partout au Canada, de l'Arctique jusqu'à la frontière américaine. Nos unités sont petites, comptant de cinq à dix personnes. Il s'agit donc de très petits groupes. Dans cette situation, il est difficile à un employé de demander à un autre de venir avec lui à la salle de bain uriner à sa place dans une bouteille.

M. Keyes: Vous vous dites en faveur du dépistage après un accident, mais à certaines conditions. Ai-je bien compris?

M. Wilson: La seule condition, c'est qu'il y ait de bonnes raisons de soupçonner que l'employé en cause dans l'incident ou l'accident était sous l'influence de la boisson alcoolisée ou d'une drogue. Il y a divers types d'incidents. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de donner un échantillon d'urine pour chaque incident. Il faut qu'il y ait une justification.

Ce qui compte finalement, c'est la sécurité. C'est la raison pour laquelle nous sommes là. Nous sommes d'accord. Nous ne voulons pas que des employés viennent travailler sous l'influence de la boisson, d'une drogue ou de médicaments, prescrits ou non, et que leur rendement en soit diminué.

M. Keyes: En résumé, vous et votre association estimez qu'il y a déjà suffisamment de contrôles. Nous parlons de la sécurité publique. J'imagine que la loi sur la consommation de drogue et d'alcool a été créée en fonction de la sécurité du public. Vous estimez qu'il y a déjà suffisamment de contrôles, de directives, etc.

[Texte]

• 0955

Mr. Wilson: At present and I do not think the government is addressing the correct problem. In these surveys the government itself did, the modal studies showed that stress and pressure and fatigue are the largest causes of substance use. Now, what is causing that? Poor working conditions, excessive overtime; this is what is causing the stress and the pressure.

I am sure anybody can do the job they are trained for if the conditions are normal. It is only when these become overwhelming that all of a sudden stress and pressure. . . And if you add excessive overtime to that, then you have fatigue. This is what the survey showed that the majority of people say leads to substance use.

Address the cause of the problem rather than the effect.

Mr. Keyes: Just for the heck of it. . . I cannot remember what number of reports you are bringing before this committee. We seem to be getting the beginning of a repetition here, the same reasons, cause and effect, etc. You talk to your fellow employees. Why would you think the government is coming forward with a strategy on substance use?

Mr. Wilson: Personally, I think it is because of the American pressures. I have seen the Americans are giving us an extra two years—very nice of them—to get ourselves in line with their procedures. You might be interested to know that what they based their testing on was minimal.

They had the first results of a test of over 22,000 employees. They showed 15/100ths of 1% positive for substance use for drugs. When they did it again in September 1989, of 21,000 employees, they had 6/100ths of 1% positive. So what they are using is minimal. I am talking about aviation. The FAA tests that they did on their transport employees, which are flight service specialists and air traffic controllers—

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Like going after a mosquito with an elephant gun, not to mention—

Mr. Wilson: Sure. There are major problems in the system now, and one of them is short-staffing. We are not getting enough P-Ys to fulfil our obligations.

Mr. Keyes: Not to mention the cost of implementing such a program.

Mr. Wilson: If they take those costs and put them where they belong, trying to correct the cause of the problem, we would probably save money in the long run.

The Chairman: I guess Mr. Keyes summed it up: you are very clear on the last page of your brief that you are against random testing.

Mr. Wilson: That is affirmative.

The Chairman: You also say as an interesting aside in your brief that if there is going to be even a thought of it, it should go all up and down the line with senior management and management, along with the transport safety sensitive positions.

[Traduction]

M. Wilson: Actuellement, je ne crois pas que le gouvernement s'occupe du bon problème. Dans les sondages menés par le gouvernement lui-même, les résultats par mode de transport démontrent que le stress, la tension et la fatigue sont les principales causes de la consommation de drogues et d'alcool. Quelle en est la cause? De mauvaises conditions de travail, des heures supplémentaires excessives. Voilà les causes du stress et de la tension.

Je suis convaincu que chacun peut faire le travail pour lequel il a été formé lorsque les conditions sont normales. Ce n'est que lorsqu'elles dépassent les bornes qu'arrivent le stress et la tension. . . Si on ajoute les heures supplémentaires excessives, la fatigue se fait sentir. D'après les sondages, voilà ce que la majorité des gens pensent être les causes de la consommation de drogues et d'alcool.

Il faut s'attaquer à la cause du problème, et non à son effet.

M. Keyes: Dites-moi donc. . . Je n'ai pas compté le nombre de rapports dont vous avez parlé au Comité. Il me semble qu'on commence à se répéter: les mêmes raisons, la même cause, les mêmes effets, etc. Vous avez parlé à vos collègues. D'après vous, pourquoi le gouvernement a-t-il présenté cette stratégie sur la consommation de drogues et d'alcool?

M. Wilson: Personnellement, je crois que c'est à cause des pressions américaines. J'ai appris que les Américains nous ont donné deux ans, ce qui est très gentil de leur part, pour adopter les mêmes normes qu'eux. Vous serez peut-être intéressés de savoir que leur dépistage est fondé sur des résultats de très faible importance.

Ils ont obtenu les premiers résultats d'un dépistage de plus de 22,000 employés. Les résultats positifs, confirmant la consommation de drogues, équivalaient à 0,15 p. 100. Ils ont répété l'expérience en septembre 1989, et sur 21,000 employés, il y a eu 0,06 p. 100 de résultats positifs. Les chiffres utilisés sont donc minimes. Je parle de l'aviation. Les tests de la FAA pour les employés des transports, que ce soit des spécialistes de l'information de vol ou des contrôleurs de la circulation aérienne. . .

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Comme si on voulait tuer un moustique à coup de calibre 22, sans oublier. . .

M. Wilson: Exactement. Le système actuel a de bien grands problèmes, et l'un d'eux est le manque de personnel. Nous n'avons pas suffisamment d'années-personnes pour nous acquitter de nos responsabilités.

M. Keyes: Sans parler du coût de mise en oeuvre d'un tel programme.

M. Wilson: S'ils investissaient cet argent au bon endroit, pour corriger la cause du problème, on finirait sans doute par économiser de l'argent.

Le président: Je crois que M. Keyes a bien résumé: vous dites clairement à la dernière page de votre mémoire que vous êtes contre le dépistage aléatoire.

M. Wilson: Absolument.

Le président: Vous mentionnez également dans votre mémoire que si on l'envisage, il faudrait le faire pour tout le monde, les cadres supérieurs et la direction, en plus des postes liés à la sécurité.

[Text]

Mr. Wilson: If we have a problem and we have our managers leading the way for us, then they should set the example for us.

The Chairman: It is a very interesting point.

Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke): Mr. Wilson, thank you for a very clear and concise report. The only area it does not cover—and I will get into that a bit later—is the whole matter of employee assistance programs. I want to ask some questions about that in a few moments.

Do you have any significant communication with your counterparts across the border in the United States?

Mr. Wilson: Yes, I do.

Mr. Kristiansen: I am wondering if you can give us any information about the experiences they have had, from your knowledge, with the testing programs that have been undertaken since the time this got under way.

Mr. Wilson: Unfortunately, I cannot. Their president is actually coming up to our convention in May, and he is going to be giving a speech specifically on this subject, but unfortunately I have not discussed that particular point with him. He did make a presentation similar to this to the American government a few years back.

Mr. Kristiansen: A number of arbitration specialists, with whom I have had communication on the other side of the border, have suggested that there has been quite a significant deleterious impact on labour relations in a number of sections of the transport industry there as a result of some of the testing programs. Not only in terms of the mood, but the number of cases that have been created for clause definition, for instance. I think it was perhaps for that reason that your counterparts and the air traffic controllers when they were here the other day had some very severe misgivings about any extensive use of the for-cause rationale, because of what they felt would be the huge impact on labour relations and case loads.

• 1000

Mr. Wilson: As I stated here, if you are doing for cause, you have to train the managers and supervisors, and I mean certified as trained, to recognize it. If somebody is up all night with a sick baby and comes in with red eyes, let us not assume they are on drugs or alcohol. If they come in a bit dishevelled one day, let us not assume they are on drugs or alcohol. You have to document the case. You cannot just come out and see that a person does not look normal one day, or their work seems to be affected. They might have had a fight with their wife. You cannot assume that the person is now being affected by a substance. The people have to be trained to recognize it, and I mean certified and trained, not just given a brochure to read.

[Translation]

M. Wilson: Si nous avons un problème et que les gestionnaires veulent nous aider, il faudrait qu'ils donnent l'exemple.

Le président: Voilà un argument très intéressant.

M. Kristiansen (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Merci, monsieur Wilson, pour ce rapport très clair et concis. Le seul sujet dont vous ne parlez pas, et nous y reviendrons plus tard, est celui des programmes d'aide aux employés. Je vais vous poser quelques questions à ce sujet tantôt.

Communiquez-vous souvent avec vos homologues des États-Unis?

M. Wilson: Oui.

M. Kristiansen: Je me demande si vous pouvez nous donner des renseignements sur leur expérience des programmes de dépistage mis sur pied là-bas.

M. Wilson: Malheureusement, je ne peux pas. Le président viendra à notre congrès, en mai. Il y prononcera justement un discours à ce sujet. Malheureusement, je ne m'en suis pas encore entretenu avec lui. Il a fait un discours semblable au gouvernement américain il y a quelques années.

M. Kristiansen: J'ai communiqué avec un certain nombre de spécialistes de l'arbitrage aux États-Unis. Ils m'ont déclaré que les programmes de dépistage avaient eu un effet négatif sensible sur les relations de travail dans un bon nombre de secteurs de l'industrie des transports. Le climat des relations de travail a changé, mais en plus, il y a eu une augmentation du nombre de plaintes relatives à la définition des dépistages pour motifs justifiables, par exemple. Je pense que c'est peut-être pour cette raison que vos homologues et les contrôleurs de la circulation aérienne qui ont comparu ici l'autre jour avaient de sérieuses appréhensions au sujet d'une utilisation répandue des motifs justifiables pour le dépistage. Ils savaient que cela aurait un effet considérable sur les relations de travail et le nombre de griefs.

M. Wilson: Comme je l'ai déclaré précédemment, si vous faites du dépistage pour motifs justifiables, il faut donner une formation aux gestionnaires et aux superviseurs, et un certificat qui reconnaisse cette formation. Si un employé a passé une nuit blanche parce que son enfant est malade et qu'il arrive le matin avec des yeux rouges, il ne faut pas immédiatement présumer qu'il a consommé des drogues ou de l'alcool. Si un employé est un peu échevelé un matin, il ne faut pas non plus présumer qu'il a consommé des drogues ou de l'alcool. Il faut des cas bien documentés. On ne peut pas soupçonner immédiatement quelqu'un parce qu'il ne semble pas normal ou parce que son travail est moins bon. L'employé peut s'être disputé avec son conjoint. Il ne faut pas immédiatement croire qu'il est sous l'influence de la drogue ou de l'alcool. Il faut donc former les gestionnaires à reconnaître les cas d'abus. Je ne parle pas simplement de la lecture d'une brochure, mais d'un cours qui donne droit à un certificat.

[Texte]

Mr. Kristiansen: Are you aware of whether any of the supervisors for your various employing agencies have received any significant training in performance testing? Do they conduct fairly regular performance tests, not only for impairment due to alcohol or drugs but impairment due to overwork, stress or home problems, etc.?

Mr. Wilson: No. Anybody who works that closely together will recognize any deterioration of a person's working level or abilities.

Mr. Kristiansen: But there have been no special programs.

Mr. Wilson: Not that I am aware of. I do not think any station managers or supervisors receive specific training to recognize anything like that.

Mr. Kristiansen: Does it not appear odd to you that if there is this concern, and hopefully the concern is one over impairment and not simply over use, regardless of whether someone is impaired or not, that any agency that expresses concern over a degree of impairment has not taken those kind of steps which involve minimal or no impact on the liberties or the rights of the individual before getting into this kind of regime?

Mr. Wilson: No. They should have the training to at least recognize and handle any deterioration in the functions of their employees. It is a very easy thing to do, because, as I stated, our units are very small, so you are working daily with these employees. It is not as if you have 100 people and you might see them the odd time in a factory. They are right there on the airport or at the Coast Guard station.

Mr. Kristiansen: In your position, when you get into the methods of testing, discipline, rehabilitative measures, chain of command, samples, quality control, medical standards and other ramifications of a testing program—the whole question of who should test—you are suggesting that all tests and the checking of the results should be conducted by qualified medical personnel or the laboratory.

Mr. Wilson: There should be strict guidelines for chain of command of a urine sample, because there is the opportunity to have it mixed up. When the laboratories do testing, they have a chain of command. As few people as possible will touch that sample, so that it does not end up getting confused with anybody else's. I am stating here that if an employee tests positive, whether it is justified or not—as I said, there is a high error rate for urinalysis—it can have detrimental effects. They will tear you right out of the seat, and you have to prove yourself innocent, even if you are innocent to start with. That is why I am saying there have to be specific guidelines. It should be a trained medical practitioner, and that person should be in charge of the chain of command to ensure that they are reducing the error rate to zero.

Mr. Kristiansen: In your view, if this is to be undertaken, who should pay, the employer or the public?

Mr. Wilson: The employer, of course.

[Traduction]

M. Kristiansen: Savez-vous si les superviseurs d'un de vos divers employeurs ont reçu une formation suffisante en évaluation du rendement? Font-ils régulièrement des tests de rendement pour déterminer si une détérioration résulte non seulement de la consommation d'alcool ou de drogue, mais aussi d'un travail excessif, de stress, de problèmes familiaux, etc.?

M. Wilson: Non. Quand on travaille ensemble en petits groupes, il est aisé de reconnaître la détérioration du rendement ou des capacités d'un employé.

M. Kristiansen: Mais il n'y a pas eu de programmes particuliers.

M. Wilson: Pas que je sache. Je ne crois pas qu'aucun superviseur ou directeur de station ait reçu une formation particulière pour reconnaître ce genre de choses.

M. Kristiansen: On m'a exprimé une certaine préoccupation. Espérons qu'elle porte sur l'affaiblissement des facultés, et non simplement sur la consommation de drogue ou d'alcool, sans tenir compte d'un affaiblissement des facultés. Ne trouvez-vous pas étrange qu'un organisme ayant exprimé cette préoccupation n'ait pas pris ce genre de mesures qui n'auraient que peu ou pas d'incidence sur les droits et libertés de la personne avant de se lancer dans le dépistage?

M. Wilson: Non. Il devrait avoir la formation nécessaire pour reconnaître une détérioration du rendement des employés et s'en occuper. Ce serait chose facile, puisque, comme je l'ai dit précédemment, nos unités sont petites et les superviseurs travaillent quotidiennement avec ces employés. Ce n'est pas comme s'il s'agissait de diriger une usine de 100 personnes où l'on ne voit chaque employé qu'à l'occasion. Ils sont là avec nous, à l'aéroport ou au poste de la Garde côtière.

M. Kristiansen: Dans votre mémoire, lorsque vous parlez des méthodes de dépistage, des mesures disciplinaires, du traitement, du canal hiérarchique suivi par les échantillons, de l'échantillonnage, du contrôle de la qualité, des normes médicales et des autres aspects du programme de dépistage—à savoir à qui incombe la responsabilité des tests—vous dites que tous les tests et la vérification des résultats devraient être confiés à des professionnels de la santé compétents ou au laboratoire.

M. Wilson: Il devrait y avoir des instructions très précises sur le canal hiérarchique suivi par un échantillon d'urine, à cause du risque de mêler les échantillons. Les échantillons prélevés par le laboratoire suivent un canal hiérarchique. Ils passeront par le moins de mains possible afin d'éviter qu'on les mêle avec d'autres. En fait, je veux qu'on tienne compte des effets préjudiciables pour un employé d'un résultat de test positif. Le résultat peut être juste, mais, comme je l'ai dit, il y a un taux d'erreur élevé pour les analyses d'urine. Désarçonné, l'employé doit prouver son innocence lui-même, même s'il est innocent. C'est pourquoi je demande des instructions très strictes. Il faut que cette tâche soit confiée à un médecin compétent, qui veillera à l'observation des instructions et s'assurera que le taux d'erreur soit réduit à zéro.

M. Kristiansen: À votre avis, si on prenait ces mesures, qui devrait payer: l'employeur ou le public?

M. Wilson: L'employeur, évidemment.

[Text]

Mr. Kristiansen: Finally, on the question of employee assistance programs, do you have a troubled employees program or employment assistance program established by collective agreement or otherwise with your employers?

Mr. Wilson: There is one in Transport Canada, but it is not by collective agreement. Transport Canada also has counsellors available for our employees. One of the reasons I left it out of here is because it addresses the effect, not the cause, and we are concerned with the cause. The effect is always going to be there, unless you start working on the cause.

Mr. Kristiansen: The three major areas the government study suggested were education, mandated employee assistance programs, and I know a lot of us have some difficulty with that in terms of their impact, and drug testing. There has been a lot of concern expressed by other people appearing before the committee that if the government were to be setting out the terms and conditions of employee assistance programs, you could remove the whole background and climate of co-operation and consultation that is so necessary if employees are going to have confidence in that, and be willing to approach it if they feel they have a difficulty themselves.

• 1005

Mr. Wilson: I agree there has to be something that will instill confidence in an employee so he will approach them if he has a developing problem or an existing problem. There has to be a feeling of trust and it helps to have any terms and conditions negotiated between the employer and employees.

Mr. Kristiansen: You do not have a union counsellor regime within your own association?

Mr. Wilson: A peer group for—

Mr. Kristiansen: Yes.

Mr. Wilson: No, not in our group, but it is something we are developing. We are a fairly new association, we have only been in existence for five years. But we have looked at that and we will be discussing it.

Unfortunately, our members are spread all over Canada, from Tuktoyaktuk to Wabush and all over the Arctic—many of our stations are in the Arctic—and it is very difficult to free that person from the station he or she is working at to send them across the country to help another employee with a problem. It is a bit more difficult for our group, as spread out as we are.

Mr. Kristiansen: I am not sure what page it was on, but there was an extensive reference to the amount of surveillance of your membership at the moment.

Mr. Wilson: That is right.

Mr. Kristiansen: It struck me that if someone cannot quickly spot, with all of that going on, either before, during or immediately following any particular suspicious occurrence, whether somebody has a perceived problem. . . I do not know why we need anything else.

[Translation]

M. Kristiansen: Finalement, au sujet des programmes d'aide aux employés, votre convention collective ou d'autres ententes conclues avec vos employeurs prévoient-elles un programme d'aide aux employés en détresse ou un programme d'aide aux employés?

M. Wilson: Il y a un programme à Transports Canada, mais pas en vertu de la convention collective. Transports Canada offre également les services de conseillers à nos employés. Je n'en parle pas dans mon mémoire parce que ce programme traite l'effet, et non la cause du problème. Or, c'est la cause qui nous préoccupe. Tant qu'on n'aura pas éliminé la cause du problème, on ne pourra supprimer ces effets.

M. Kristiansen: Les trois propositions de l'étude gouvernementale étaient l'éducation, des programmes spéciaux d'aide aux employés, et je sais que beaucoup d'entre nous n'espèrent pas beaucoup de ces programmes, ainsi que le dépistage. D'autres témoins ont exprimé devant le Comité la crainte que si le gouvernement fixait les conditions des programmes d'aide aux employés, cela nuirait beaucoup au climat de collaboration et de consultation qui est essentiel pour que les employés aient confiance dans ce programme et soient prêts à demander de l'aide s'ils en sentent le besoin.

M. Wilson: Je suis d'accord: il faut que quelque chose inspire confiance à l'employé afin qu'il demande aux responsables du programme d'aide de l'aider à éviter un problème ou à le corriger. Il faut pour cela un climat de confiance. Dans ce but, les conditions doivent être négociées entre l'employeur et les employés.

M. Kristiansen: Votre association n'offre-t-elle pas un service de counselling de type syndical?

M. Wilson: Un groupe d'entraide pour. . .

M. Kristiansen: Oui.

M. Wilson: Non, pas dans notre groupe, mais nous essayons d'en créer un. Nous sommes une association relativement jeune, puisque nous n'existons que depuis cinq ans. Nous nous sommes penchés sur la question et nous en discutons.

Malheureusement, nos membres sont éparpillés partout au Canada, de Tuktoyaktuk à Wabush, et partout dans l'Arctique—beaucoup de nos stations sont dans l'Arctique—et il est difficile de libérer un employé qui travaille dans une station pour l'envoyer à l'autre bout du pays pour aider un autre employé qui a un problème. C'est difficile pour notre groupe, parce que nous sommes éparpillés.

M. Kristiansen: Je ne me souviens plus à quelle page vous en parlez, mais vous faites état de la dose de surveillance dont vos membres font l'objet actuellement.

M. Wilson: C'est juste.

M. Kristiansen: Il m'est venu à l'esprit que si on ne peut pas déceler les problèmes d'un employé avec toute cette surveillance avant, pendant et immédiatement après un incident. . . Je ne crois pas qu'on puisse faire quoi que ce soit de plus.

[Texte]

Mr. Wilson: We are taped 24 hours a day. Everything we say on the frequencies or on the telephone is recorded. As I said, small units know their employees, their abilities and they way they work. Any deterioration in their performance is easy to pick up. You have the tapes.

Mr. Kristiansen: With reference to post-medical examination and determination of test results, do you not think those results should be reported to someone mutually chosen by employer and employee organizations to determine which results are relevant for the purposes of safety—if any are? As opposed to having all of those results—they may get into areas beyond the whole range of study. They become the property of the employer.

Mr. Wilson: Do you mean the testing we have now, or do you mean the results of a—

Mr. Kristiansen: Of a future testing program. They can tell you a lot more than simply alcohol or drugs.

Mr. Wilson: Yes, it definitely could. We are looking at substance use, not other medical problems that do not affect the employee's ability to perform his job.

Mr. Kristiansen: Again, the question is whether or not any test results should be reported to an independent body to determine which of those may be relevant for purposes of safety?

Mr. Wilson: That would have to be determined in advance. I think a qualified medical practitioner is what we are looking at. What happens if there is a positive result is something that should be negotiated between the employer and the employee groups, not something that would be. . . We are proposing that a medical practitioner be involved at all levels of the procedure and the results.

The Chairman: The question is what happens to it when you have the test. Mr. Kristiansen, I think I understand you. You have the test. You have a result. Should it go to some independent third person? But what would be the reason for that?

Mr. Kristiansen: One of the concerns expressed by a number of prior witnesses has been that you gain a lot of information from these tests, information having nothing to do with alcohol or drug use. It might get into a person's medical background or a lot of other areas that have nothing to do with the purposes of the whole testing scheme.

• 1010

There is also the whole question of who determines impairment. Should they not report to someone else before the employer gets the information, someone who says whether any impairment may have been caused by the results of this test, and not simply that they had so much, whether or not that means anything in terms of impairment? If there is no impairment, there is no bloody safety problem.

[Traduction]

M. Wilson: Nous sommes enregistrés 24 heures par jour. Tout ce que nous disons sur les ondes ou au téléphone est enregistré. Comme je le disais, dans nos petites unités, on connaît bien les employés, leurs capacités et leur façon de travailler. Toute détérioration du rendement est rapidement repérée. Vous avez les enregistrements.

M. Kristiansen: Revenons aux examens suivant les examens médicaux et l'analyse des résultats des tests. Ne croyez-vous pas que ces résultats devraient être transmis à une personne choisie de concert par l'employeur et les associations d'employés, qui déterminerait si les résultats sont significatifs pour la sécurité, si un résultat peut l'être? Plutôt que d'avoir tous ces résultats—ils pourraient s'attarder sur des sujets qui dépassent la portée de l'étude. Ces résultats seraient la propriété de l'employeur.

M. Wilson: Parlez-vous des tests actuels ou des résultats d'un. . .

M. Kristiansen: Du futur programme de dépistage. Les tests peuvent révéler bien plus que la simple consommation d'alcool ou de drogue.

M. Wilson: Oui, certainement. Il faut rechercher la consommation d'alcool ou de drogue, et non d'autres problèmes médicaux qui ne nuiraient pas au rendement d'un employé.

M. Kristiansen: Je répète ma question: les résultats des tests devraient-ils être transmis à un organisme indépendant qui déterminerait s'ils ont un rapport avec la sécurité?

M. Wilson: Il faudrait en décider à l'avance. Je crois que l'idéal serait de confier cette tâche à un médecin. Les conséquences d'un résultat positif devraient être négociées entre l'employeur et les groupes d'employés, et non résulter. . . Nous proposons qu'un médecin participe à toutes les étapes de la procédure et de l'analyse des résultats.

Le président: On vous demande ce qui arrive une fois le résultat obtenu. Monsieur Kristiansen, je pense vous comprendre. Nous avons le test. Nous avons le résultat. Faut-il transmettre le résultat à une troisième personne indépendante? Pourquoi ferait-on cela?

M. Kristiansen: Bon nombre de témoins précédents ont exprimé la crainte que ces tests fourniraient une foule d'informations qui n'auraient rien à voir avec la consommation d'alcool ou de drogue. Cela pourrait être versé au dossier médical de l'employé ou servir à beaucoup d'autres choses n'ayant rien à voir avec les objectifs du dépistage.

Et puis, qui décide si les facultés étaient affaiblies? Ne devrait-on pas consulter quelqu'un d'autre avant de transmettre l'information à l'employeur, quelqu'un qui pourrait déterminer si l'affaiblissement des facultés est attribuable à ce que l'on a décelé à la suite du test; et non pas seulement une indication de l'élément recherché, sans savoir si cela a un lien avec l'affaiblissement des facultés? Si les facultés ne sont pas affaiblies, il n'y a pas de problème de sécurité.

[Text]

Mr. Wilson: Those are good points. In any tests that showed up positive, let us say, because everything we have is tape-recorded, you can go back and listen to hear see if you can detect any impairment. It is very easy to do in a situation where you are working aircraft or working ships. The communications are very clear and concise.

There is another point I would like to mention in reference to what you were saying. Right now our employees provide urine samples once a year at their annual medical. They are not tested for drugs or substance use, they are tested for specific medical problems that could affect their abilities. This is done every year. It is a very short and quick test. The monitoring doctor or assistant uses a patch card on which they get different coloured results if there are any problems. So this is done right now, as far as we are concerned.

The Chairman: But the employee has lots of notice of that annual test.

Mr. Wilson: No, unfortunately we do not. You might get a week or two. But they are not testing for substance use. They are testing for medical problems that could affect your ability.

Mr. Pronovost (Saint-Maurice): Mr. Wilson, you said that you agreed with post-accident testing. At the same time, you said that there should not be tests every time there is an accident.

It is not clear in my mind. Who is going to determine when there is going to be a test? You are for tests, but at the same time, you are not for tests. It has to be clear when there is an accident. Why not have compulsory tests at that moment, at every accident?

Mr. Wilson: I am also referring, Mr. Pronovost, to "incidents", which might be two aircraft coming fairly close together. There are many incidents, such as an aircraft landing without its gear, or having a flat tire. Unless there is a reason to suspect that the employee may have been impaired, and it may have had something to do with the incident or accident, we do not feel there is any necessity to tell the employee that they might be guilty or be involved in this case. There is no reason for it.

In the majority of cases the employee is not involved. The employee is working the aircraft or working the ship, but is not directly responsible for the incident or accident. I do not think we should be tested every time. There are many of them.

Mr. Pronovost: Then how can you explain the fact that ATAC witnesses asked us to have testing on every incident? They asked for that.

Mr. Wilson: That may be their opinion. It is not our opinion. We do not think our employees should be subjected to testing every time there is an incident, because there are so many of them.

Mr. Pronovost: You said in your brief that every employer should provide a formal policy statement outlining the rationale for testing. Could you give us your explanation of that rationale? What exactly do you mean by it? What should be that rationale?

Mr. Wilson: Well, that is what we are asking. If you are going to be telling us that we have to go through any kind of testing, please supply us with your rationale. If your rationale is that the Americans are putting pressure on you to do it,

[Translation]

M. Wilson: Ce sont de bons arguments. Si le test est positif, il est toujours possible, grâce aux enregistrements, de réécouter ce qui s'est dit pour voir si quelque chose ne tournait pas rond. C'est très facile à faire dans le cas des communications avec les avions ou les navires. Les échanges sont très clairs et très brefs.

J'aimerais ajouter quelque chose d'autre. À l'heure actuelle, nos employés donnent un échantillon d'urine à l'occasion de leur bilan médical annuel. Ils ne subissent pas de test de dépistage de drogue; il s'agit plutôt de tests médicaux visant à déceler des troubles qui pourraient gêner leur travail. Cela se fait chaque année. C'est un test très court et très rapide. Le médecin ou son assistant se sert d'un carton qui vire de couleur selon le résultat. Cela se fait donc déjà.

Le président: Mais l'employé est prévenu bien à l'avance de cette visite médicale.

M. Wilson: Non, malheureusement. On reçoit peut-être une semaine ou deux d'avis. Mais il ne s'agit pas de dépistage de drogue. Il s'agit de tests médicaux reliés au travail.

M. Pronovost (Saint-Maurice): Monsieur Wilson, vous avez dit être d'accord avec le dépistage après les accidents. Par contre, vous avez dit qu'il ne devrait pas y avoir de tests chaque fois qu'un accident survient.

Je comprends mal. Qui décidera dans quel cas il y aura un test? Vous dites être en faveur des tests, mais l'instant d'après, vous dites le contraire. En cas d'accident, il faut que ce soit clair. Pourquoi ne pas faire subir de tests obligatoires à l'occasion de chaque accident?

M. Wilson: Monsieur Pronovost, j'ai aussi parlé d'incidents, par exemple lorsque deux avions passent près l'un de l'autre. Des incidents, il y en a beaucoup, comme un avion qui atterrit sans son train d'atterrissage ou qui atterrit avec un pneu crevé. S'il n'y a aucune raison de croire que l'employé a les facultés affaiblies, et que cela a pu avoir été un facteur, nous ne pensons pas qu'il y a lieu de dire à l'employé qu'il est peut-être coupable ou qu'il est en cause dans l'affaire. Il n'y a pas de raison.

Dans la majorité des cas, l'employé n'est pas en cause. L'employé peut être à bord de l'avion ou du navire, mais n'a rien à voir avec l'incident ou l'accident. À mon avis, il ne devrait pas y avoir de test chaque fois. Il y en a trop.

M. Pronovost: Dans ce cas, comment expliquez-vous le fait que l'ATAC réclame des tests à l'occasion de chaque incident? C'est ce que ses représentants nous ont demandé.

M. Wilson: C'est leur opinion. Ce n'est pas la nôtre. Nous n'estimons pas que nos employés devraient subir un test chaque fois qu'un incident survient, parce qu'il y en a trop.

M. Pronovost: Dans votre mémoire, vous dites que tous les employeurs devraient énoncer officiellement leur politique exposant la justification des tests. Qu'entendez-vous par «justification»? De quoi s'agit-il?

M. Wilson: C'est précisément ce que nous demandons. Si vous voulez nous faire subir une batterie de tests, donnez-nous vos justifications. Si c'est parce que les Américains exercent des pressions sur vous, alors dites-nous que c'est

[Texte]

then tell us that is your rationale. If it is because you have found there is a major problem and you have to do testing because you found a major problem, tell us that is your rationale. Do not just put in something and say this is what you are doing, like it or lump it.

Mr. Pronovost: So you are in a wait-and-see position about this. You are not ready to give us some kind of idea of rationale you would be ready to accept on that.

Mr. Wilson: I have, in our position. You will see that we agree with "for cause". But the employers, the supervisors, managers, also have to be trained to recognize it so that there is no error. It has a major detrimental effect on an employee if they are found to be suspect. With a high error rate like that, with managers and supervisors who are not properly trained to recognize it, we cannot take that risk of what it will do to an employee, his family, and his co-workers.

• 1015

Mr. Sobeski (Cambridge): I want to talk about the existing controls. You talked about the error rate in testing. I do not know if that was just to do with the urinalysis.

Mr. Wilson: Yes.

Mr. Sobeski: You quoted numbers from the United States where some 21,000 or 22,000 people were tested. The number that was identified—15100 of 1% or so—comes out to a total of about 25 to 30 people. It seems that the error rate is very small. You test 22,000 people and, with a minimum standard, you only identified 22 people that had a substance problem. That seems to be pretty accurate. Yet on the other page you say that the error rate could be as high as 40%. So if I was looking at those numbers, I would think that out of 22,000 there might have been 2,000 people identified as having a substance abuse. So I am confused about the two statistics.

Mr. Wilson: No, they do not relate. I am saying that when there is a positive test there can be up to a 50% error rate in positive findings. Many things can cause a positive result that are not specifically related to any banned substance or drug.

Mr. Sobeski: So you are saying that of these 22,000 people who were tested, and maybe 30 who were identified, perhaps half of that 30 might not have had a problem.

Mr. Wilson: That is possible.

Mr. Sobeski: I was confused and wanted to clarify that.

Mr. Wilson: They are separate issues.

Mr. Sobeski: You say "We have detailed instructions in our *Manual of Operations* which state you are not allowed" and you state three conditions. How many employees in the past two to five years have been suspended for this reason? What sort of actions would a supervisor take under your existing rules if it appeared that someone was breaching one of those three conditions? What is your existing procedure?

Mr. Wilson: We have had one case in the last two years. We are a 24-hour operation, so the person is never just coming in to work at 8 when nobody else is there. There is always someone else there, so there is peer pressure and

[Traduction]

cela votre justification. Si c'est parce que vous avez constaté des problèmes importants, dites-le-nous. Ne vous contentez pas de nous annoncer l'instauration de ce régime en nous disant que ça s'arrête là.

M. Pronovost: Donc, vous voulez voir venir. Vous ne voulez pas nous dire quelle sorte de justification vous seriez prêts à accepter.

M. Wilson: Je l'ai déjà dit. Dans le document, nous nous disons en faveur d'un dépistage en cas de motifs raisonnables. Mais il faut aussi que les employeurs, les surveillants, les gestionnaires soient formés pour éviter toute erreur. Cela nuit beaucoup à l'employé si des soupçons pèsent sur lui. Avec un taux d'erreur comme celui-là, et un encadrement qui n'est pas formé, nous ne pouvons pas exposer à de pareils risques l'employé, sa famille et ses collègues de travail.

M. Sobeski (Cambridge): Je veux parler du dispositif actuel. Vous avez parlé du taux d'erreur. J'ignore s'il s'agissait seulement de l'analyse des urines.

M. Wilson: Oui.

M. Sobeski: Vous avez dit qu'aux États-Unis, quelque 21,000 ou 22,000 personnes ont été testées. Les cas où le test a été positif représentent 0,15 p. 100, à peu près 25 ou 30 personnes. Le taux d'erreur semble très petit. Après avoir testé 22,000 personnes en fonction d'une norme minimum, on n'en repère que 22 qui consomment des drogues. Cela semble pas mal précis. Pourtant, à l'autre page, vous dites que le taux d'erreur pourrait atteindre 40 p. 100. Sur les 22,000 personnes qui ont été testées ici, 2,000 auraient dû être recensées comme consommateurs de drogue. Je ne m'y retrouve pas dans ces chiffres.

M. Wilson: Ils n'ont rien à voir l'un avec l'autre. Ce que je dis, c'est que lorsqu'un test est positif, le taux d'erreur peut atteindre 50 p. 100. Quantité de facteurs qui n'ont rien à voir avec une substance interdite peuvent donner un résultat positif.

M. Sobeski: Donc, sur les 22,000 personnes qui ont été testées, la moitié des 30 résultats positifs recensés n'ont peut-être aucun problème de toxicomanie.

M. Wilson: C'est possible.

M. Sobeski: Je ne m'y retrouvais pas et je voulais avoir une explication.

M. Wilson: Ce sont deux choses différentes.

M. Sobeski: Il y a dans votre manuel d'exploitation, dites-vous, des instructions détaillées. Vous parlez de trois conditions. Au cours des cinq dernières années, combien d'employés ont été suspendus pour ces raisons? Sous le régime actuel, quelles mesures peut prendre le surveillant qui constate une infraction? Comment procédez-vous?

M. Wilson: Un cas est survenu au cours des deux dernières années. La permanence est assurée 24 heures par jour, de sorte que personne ne se retrouve seul au poste tôt le matin. Il y a toujours quelqu'un, que ce soit un

[Text]

supervisory control. What happens right now is suspension from duties and recommendation for counselling. There are counsellors available in every region of Canada for our employees, and the Employee Assistance Program is also there. This depends on the results of the counselling that they receive.

Mr. Sobeski: There is concern that because someone comes in to work appearing to be tired or slurring his words one of his peers might point a finger. What is to prevent that under your existing rules? I am quite happy to hear that you have an employee assistance program. But what is to stop that finger-pointing now, under your existing controls?

Mr. Wilson: Our units are small units; everybody knows everybody. They know each person's work habits, each person's abilities. We are a professional association. We are working with aircraft, handling emergencies, working with ships. It is not the type of profession where you can let go. If you see the deterioration of a fellow employee that may be caused by substance abuse, you cannot let it go. You are a responsible professional. And you will recognize changes, much the same as the supervisory staff on the station will recognize them.

Mr. Sobeski: It seems that what I am hearing is that basically a lot of the decisions being made under your existing controls are subjective decisions.

• 1020

Mr. Wilson: You could say that.

Mr. Sobeski: Again, under "Existing Controls", in the last paragraph where you talk about renting services, you say:

The employer should not interfere with what the employee is doing during the other 75% of his or her time unless it is definitely proven to breach the employment contract. . .

Under your existing controls, how do you determine that? In the last two to five years have there been any examples where your association, under existing controls, have had to suspend employees, whatever, because of this breaching of the employee contract? The one incident you mentioned did happen before they appeared at work. Is it again the same controls, the same subjective opinions?

Mr. Wilson: Yes, it is a breach. It not the association that takes any action; it is the employer who has the responsibility for taking the disciplinary action or whatever measures it deems necessary to correct the problem. The association is there as a representative of the employee.

Mr. Sobeski: I guess it just leads to the point that there might indeed be mechanical reasons for a problem. There are so many reasons, and there is this one hanging up here. It would seem that rather than leaving it out there. . . under your own studies it is very rare, but in most cases it would eliminate that. I guess when people are writing up a report about an accident there might indeed be this cloud up here, but it would seem to me that in most cases the testing would clarify that as not being a particular problem. But that is not—

[Translation]

compagnon de travail ou un surveillant. En cas d'infraction, l'employé est suspendu, et on lui recommande de chercher du counselling. Il y a des agents de counselling dans toutes les régions du pays à l'intention de nos employés, et il y a aussi le Programme d'aide aux employés. Cela dépend des résultats du counselling.

M. Sobeski: On dit craindre que l'employé qui arrive au travail l'air fatigué ou qui n'articule pas distinctement risque d'être pointé du doigt par ses compagnons de travail. Comment empêcher que cela ne se produise avec vos règles actuelles? Je suis très heureux d'apprendre que vous avez un programme d'aide aux employés. Mais qu'est-ce qui peut empêcher un employé d'être pointé du doigt?

M. Wilson: Les groupes de travail sont très petits; tout le monde se connaît. On connaît les capacités et les habitudes de travail de tout le monde. Nous sommes des professionnels. Nous nous occupons des urgences, nous sommes en communication avec des avions et des navires. Ce n'est pas le genre de travail où l'on peut baisser la garde. Si l'état d'un collègue se détériore à cause de la drogue, on ne peut pas laisser cela. Nous sommes des professionnels responsables. On va déceler des changements de la même façon que les surveillants vont les déceler.

M. Sobeski: A vous entendre, je conclus que beaucoup de décisions prises sous le régime actuel sont en fait subjectives.

M. Wilson: Ce n'est pas faux.

M. Sobeski: Toujours à propos du dispositif actuel, lorsqu'il est question de la location de services, vous déclarez ceci:

L'employeur ne devrait pas s'ingérer dans l'activité de l'employé pendant les 75 p. 100 de temps qui lui appartient, à moins qu'il ne soit prouvé hors de tout doute qu'il y a infraction au contrat de travail. . .

Actuellement, comment décidez-vous si c'est le cas? Au cours des cinq dernières années, selon vos propres règles, avez-vous eu à suspendre des employés qui auraient contrevenu à la convention? L'incident dont vous avez parlé est survenu avant leur arrivée au travail. Est-ce que ce sont les mêmes règles qui s'appliquent, les mêmes opinions subjectives?

M. Wilson: Oui, en cas de manquement. Ce n'est pas l'association qui intervient, c'est à l'employeur de prendre les sanctions disciplinaires qu'il juge nécessaires pour corriger la situation. L'association est là pour représenter l'employé.

M. Sobeski: Cela m'amène à penser qu'un problème peut effectivement avoir des origines mécaniques. Il y a tellement de facteurs, et cela, c'en est un. On dirait qu'au lieu de ne pas s'en occuper. . . D'après vos propres études, c'est un problème très rare, mais dans la plupart des cas, il pourrait être éliminé. Ceux qui rédigent le constat d'accident peuvent peut-être effectivement soupçonner quelque chose, mais dans la plupart des cas, il me semble que les tests pourraient dissiper les doutes. Mais ce n'est pas. . .

[Texte]

Mr. Wilson: It is very easy to determine to what extent an employee... We have set procedures, much the same as air traffic control. You have procedures to follow when you are bringing in aircraft, taking-off aircraft, working with vehicles or in emergencies. It is very easy to determine if the person is not doing what is supposed to be done. Everything is recorded. It is right there. It is not as if you have to ask what happened, because everything is right there. It is tape recorded and you can take the transcript. This is what happens in these incidents. The transcripts are very important. Every word that is said is on there. You can listen to it, read it, and see if there is any deviation.

Mr. Sobeski: Yes, but it seems that when it comes down to an inquiry, under the existing controls there is still that subjective opinion coming from people who may or may not be qualified to make a subjective opinion.

Mr. Wilson: That is right.

The Chairman: Thank you, Mr. Sobeski. I want to thank you, Mr. Wilson, for appearing today with your very succinct brief, which focuses on the areas of concern of your very important group, from whom we do not always hear. It was good to help educate us that you are out there from sea to sea, and in the north, and contributing very much to the whole transportation fabric of this land.

Your brief will be part of the record; the questions and answers are going to certainly give us food for thought in our deliberations. I want to thank you for coming today. We will be wrestling with some of these matters you have left with us.

We are now going to call the second witness. We have had some changes in the program, but the other witness is here today, the Canadian Rights and Liberties Federation.

In your brief, Mr. Cullen, you keep referring to Bill C-105, the Railway Safety Act, and I have some concerns there. However, we are not on that; we are on the Department of Transport and something that is being proposed. Yet I think that can be covered if you can give a thumbnail sketch leading into your general conclusions on page 24. That will get the questions and answers going. That is going to be the most productive for everybody, because for a variety of reasons we are going to end up at 11 a.m. Thank you very much. Welcome, and begin.

Mr. Kristiansen: On a point of order, Mr. Chairman, before Mr. Wilson leaves, could we make sure that we know the details of the other studies and surveys he referred to, so that we can have copies of them for the committee?

• 1025

The Chairman: The two, other than the Department of Transport one. He can talk to the clerk.

Mr. Kristiansen: Okay. I just wanted to make sure.

The Chairman: This is a stress study in both countries. If you could give that information to our clerk, or if you do not have it at your fingertips, phone in—

[Traduction]

M. Wilson: Il est très facile de décider dans quelle mesure un employé... Nous avons des procédures qui s'apparentent à celles de la circulation aérienne. Il y a des procédures lorsque l'on suit l'approche d'un avion, le décollage, lorsque l'on communique avec des véhicules ou en cas d'urgence. Il est très facile de voir si la personne ne fait pas ce qu'elle est censée faire. Tout est enregistré. C'est là. Ce n'est pas comme s'il fallait reconstituer l'événement, puisque tout est là. C'est enregistré, et on peut obtenir la transcription. C'est ce qui arrive lors de ces incidents. Les transcriptions sont très importantes. Tout ce qui a été dit y figure. On peut écouter et lire et voir s'il y a eu un écart de conduite.

M. Sobeski: Mais il me semble qu'en cas d'enquête, en vertu des règles actuelles, des opinions subjectives sont toujours émises par des gens qui n'ont peut-être pas les qualifications nécessaires.

M. Wilson: Oui.

Le président: Merci, monsieur Sobeski. Je tiens à vous remercier, monsieur Wilson, d'avoir témoigné aujourd'hui et de nous avoir présenté un mémoire très succinct, qui porte sur les sujets d'inquiétude de votre groupe, dont nous n'entendons pas toujours parler. C'est une bonne chose que vous nous ayez sensibilisés au fait que vous travaillez partout au Canada et faites beaucoup pour les réseaux de transport du Canada.

Votre mémoire sera versé au compte rendu de nos délibérations, et je suis sûr que les questions et les réponses nous donneront matière à réfléchir. Je vous remercie d'être venu aujourd'hui. Nous allons nous pencher sur les questions que vous avez évoquées devant nous.

J'invite maintenant le deuxième témoin. Le programme a changé, et nous allons maintenant entendre la Fédération canadienne des droits et libertés.

Dans votre mémoire, monsieur Cullen, vous revenez constamment au projet de loi C-105, la Loi sur la sécurité ferroviaire. Or, ce n'est pas de cela que nous discutons, puisque nous sommes en train d'étudier le ministère des Transports. Mais cela peut s'arranger; il suffit de nous donner une idée générale de votre position, pour que nous puissions discuter de vos conclusions à la page 24. De cette façon, nous pourrions passer aux questions. C'est ce qui sera le plus utile pour tout le monde, car pour diverses raisons, il faudra lever la séance à 11 heures. Je vous remercie et je vous souhaite la bienvenue. Je vous cède la parole.

M. Kristiansen: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Avant que M. Wilson ne parte, j'aimerais avoir les précisions nécessaires sur les enquêtes et les études dont il a parlé, pour que nous puissions en obtenir des exemplaires pour le Comité.

Le président: Les deux, sauf celle du ministère des Transports. Il peut en parler au greffier.

M. Kristiansen: Entendu. Je voulais m'assurer que ce sera possible.

Le président: Il s'agit de l'étude sur le stress dans les deux pays. Si vous voulez bien communiquer l'information au greffier ou, si vous l'avez sous la main, téléphonez-nous... .

[Text]

Mr. Wilson: I have the number.

Mr. Alex Cullen (Board Member, Canadian Rights and Liberties Federation): Mr. Chairman, I would like to express our federation's appreciation for the committee to hear us today.

The Chairman: I want to let you know that I am not going to have you read the brief. We received this one before and there are a lot of interesting things in it. I want you to summarize it.

Mr. Cullen: I will indeed. I just want to briefly remind members. I am sure they are aware that we are a federation representing the rights and liberty federations across Canada.

Quite simply, it is the position of the Canadian Rights and Liberties Federation that on the matter of mandatory drug testing the law should reflect a high level of concern for the rights of the individual, including the right of privacy and the right of security of the person. Only the most compelling social interests should permit the infringement of these rights.

Mr. Chairman, the brief goes through and enumerates a number of concerns we have over the proposal. We discuss the costs of drug testing, the costs of human dignity and privacy, stress, person autonomy, social costs, legal costs. I am certainly prepared to go into detail, should the committee desire. We also discuss some of the putative benefits from drug testing: the safety concerns, efficiency, promoting social values and fairness in competition.

I will touch on these points very briefly before we go to the conclusion. I am sure you have heard the issues with respect to human dignity.

The Chairman: You are right, Mr. Cullen, we are starting this, as the other members have said, as the reason for committees to have hearings. Things are starting to come into a consensus or focus. I did not want you to go into the whole explanation of the focus.

Mr. Cullen: No, that is not my intention whatsoever.

The Chairman: I had better shut up and let you keep going.

Mr. Cullen: Neither do I want to miss the work that has been put into this brief by our federation.

The Chairman: Agreed.

Mr. Cullen: With respect to human dignity, I think you have heard enough about how mandatory drug testing can violate that particular important human attribute, respect for the individual. Forcing people to give up either blood or urine for testing is clearly such a substantial violation of human dignity that only the strongest possible reasons can justify such demands.

This leads us directly of course to privacy. Here our concern is less with the privacy of the individual, but privacy in the sense of personal information. We do not accept that any employer, government or otherwise, has the right to have access to information that comes about through drug testing which has nothing to do with the job at hand. An example is venereal disease. That may be intensely embarrassing but have no bearing whatsoever upon one's ability to perform a

[Translation]

M. Wilson: J'ai le numéro.

M. Alex Cullen (membre du conseil, Fédération canadienne des droits et libertés): Monsieur le président, je veux d'abord vous dire combien la fédération est heureuse de pouvoir comparaître devant vous aujourd'hui.

Le président: Je vous dirai d'emblée que je ne vais pas vous laisser lire votre mémoire. Nous l'avons déjà reçu, et il contient quantité de choses intéressantes. Je vais vous demander d'en faire la synthèse.

M. Cullen: C'est ce que je vais faire. Je veux seulement faire un court rappel. Les députés savent sûrement que notre fédération représente les associations canadiennes en faveur des droits et des libertés.

La Fédération canadienne des droits et libertés est d'avis qu'en ce qui concerne le dépistage obligatoire des drogues, la législation devrait faire une large place aux droits de la personne, notamment le droit à la vie privée et à la sécurité de la personne. Seules des considérations sociales de la plus haute importance devraient permettre d'empiéter sur ces droits.

Monsieur le président, nous exposons ensuite dans le mémoire un certain nombre d'inquiétudes que suscite cette proposition. Nous discutons du prix du dépistage, du prix en dignité humaine et en empiètement sur la vie privée, du stress, de l'autonomie de la personne, des coûts sociaux et des coûts juridiques. Je vous donnerai des précisions si vous le souhaitez. Nous discutons aussi des avantages qu'est censé avoir le dépistage des drogues: la sécurité, l'efficacité, la promotion des valeurs sociales et la concurrence loyale.

Je vais évoquer ces questions avant d'en arriver à la conclusion. Vous avez sûrement entendu les arguments au sujet de la dignité humaine.

Le président: En effet, monsieur Cullen, c'est d'ailleurs pourquoi nous tenons des audiences. Nous commençons déjà à nous faire une assez bonne idée. Je ne veux pas que vous vous lanciez dans une explication du sujet à l'étude.

M. Cullen: Non, ce n'était pas mon intention.

Le président: Je ferais mieux de me taire et de vous laisser parler.

M. Cullen: Je ne voudrais pas non plus passer sous silence tout le travail accompli par notre fédération dans la préparation de ce mémoire.

Le président: D'accord.

M. Cullen: En ce qui concerne la dignité humaine, vous en savez déjà assez sur le dépistage obligatoire des drogues pour savoir qu'il peut porter atteinte à la personne. Forcer les gens à donner un échantillon de sang ou d'urine pour des tests est une atteinte si grave à la dignité humaine que seuls les motifs les plus impérieux doivent être invoqués.

Cela nous amène évidemment à la question de la vie privée. Ce qui nous intéresse ici, c'est moins la vie privée de la personne que le caractère privé de l'information qui la concerne. Nous refusons à l'employeur, que ce soit l'État ou un autre, le droit d'avoir accès à de l'information résultant d'un test de dépistage qui n'a rien à voir avec l'emploi de la personne. Je pense par exemple aux maladies vénériennes. C'est une situation très gênante, mais qui n'a rien à voir avec

[Texte]

job. Every drug test is potentially a key to one's personal computer bank of personal physical information. We have no guarantees that an employer, once given this information, will provide the proper confidential safeguards to ensure that it does not get circulated or fall into other hands.

We will move on to the other concern we have over stress, although this is not generally recognized as a human right. People in our society are entitled not to have their peace of mind disturbed any more than it is necessary. We are particularly concerned about the degree of accuracy of these tests. We have here clear evidence that mandatory drug testing or drug testing of any form has a significant degree of, shall we call it, failure or a result rating that does not give you a clear indication of the person's drug status or drug-free status. This does not contribute to anyone's peace of mind. In other words, out of 100 totally drug-free people tested, according to studies that we quote in our brief, several will always turn out to test positive for drugs.

Given the problems of accuracy, it is clear that mandatory drug testing is hardly conducive to one's peace of mind. It is clear that any person going into a test, knowing that he or she has even one chance in ten of failing, is bound to have a certain amount of anxiety, and this anxiety level will surely be compounded when it is found out that one has indeed tested positive. One goes through the whole process there.

• 1030

Moving on to personal autonomy, we are again moving into the area of civil liberties. It is a general principle in our society that people should, for the most part, be permitted to have freedom of choice, which permits them to choose either good or bad paths. For example, we do not accept that the government has any right to force low cholesterol diets upon us, nor do we accept that our employers have any such right. Policies that coerce us in that direction may be a violation of personal privacy rights. At the same time, they would also be violations of our right to personal autonomy and of the right to choose.

We have discussed the issue of social costs in the brief. Drug testing can appear to be a quick fix that costs very little, especially if only cheaper tests are conducted, in that potential employees bear the burden of false positive tests. On the other hand, there is considerable danger that urinalysis will be used in ways that are not compatible with the long-term interests of society. We enumerate this within the brief.

We touch on what the Canadian Labour Congress has said on this point and also on what the Association of Labour Management Consultants on Alcoholism has mentioned.

We address the legal costs of mandatory drug testing, because you may rest assured that there will be a fair amount of litigation should this proposal become mandatory. Since many jurisdictions, including that of the Canadian Human Rights Commission, consider alcohol and drug addiction to be a disability, the use of drug testing to screen out potential employees or to fire those already employed may constitute impermissible discrimination.

[Traduction]

sa capacité au travail. Le moindre test de dépistage peut être la clef qui ouvrira la base de données sur l'état physique de la personne. Rien ne nous garantit que l'employeur, une fois qu'il aura cette information, offrira les protections nécessaires pour empêcher qu'elle ne soit disséminée.

Je vais maintenant passer au stress, même si être à l'abri du stress n'est pas considéré en général comme un droit de la personne. Dans notre société, les gens ont droit au respect de la quiétude. Nous sommes préoccupés par le manque de fiabilité de ces tests. Il est attesté que le dépistage des drogues n'est pas très fiable et que les résultats sont parfois équivoques. Ce qui n'est pas pour apaiser les esprits. En effet, d'après les études que nous citons dans le mémoire, sur 100 personnes qui ne consomment pas de drogue et qui subissent un test, il s'en trouvera toujours quelques-uns dont le résultat sera positif.

Étant donné ce manque de fiabilité, il est évident que le dépistage obligatoire ne pourra calmer les appréhensions. Avec une chance sur 10 de rater le test, il est évident que la personne sera anxieuse, ce qui s'aggravera sûrement si le test est positif. C'est tout le processus qui est en cause.

Au chapitre de l'autonomie personnelle, il est encore une fois ici question des libertés civiles. Il est généralement admis dans notre société que les citoyens jouissent du libre arbitre et peuvent donc s'engager dans la bonne ou la mauvaise voie. Par exemple, nous refusons au gouvernement ou à l'employeur le droit de nous imposer un régime à faible teneur en cholestérol. Les politiques qui vont dans ce sens sont peut-être une atteinte au droit à la vie privée ainsi qu'à l'autonomie personnelle et au libre arbitre.

Le mémoire fait aussi état des coûts sociaux. Le dépistage de drogue peut sembler être une solution toute faite et peu coûteuse, surtout si l'on applique des tests bon marché, puisque ce sont les employés qui paient le prix d'un faux positif. Il est aussi très possible que l'examen des urines serve à des fins incompatibles avec les intérêts à long terme de la société. Nous les énumérons dans le mémoire.

Nous relevons ce que le Congrès du travail du Canada a déclaré sur ce point ainsi que la position de l'Association des consultants en relations de travail sur l'alcoolisme.

Nous abordons aussi la question des coûts juridiques du dépistage obligatoire, car vous pouvez être convaincus que beaucoup d'affaires iront devant les tribunaux si cette proposition prend effet. Comme beaucoup d'organismes, dont la Commission canadienne des droits de la personne, estiment que l'alcoolisme et la toxicomanie constituent une incapacité, l'élimination d'un candidat ou le renvoi d'un employé à la suite d'un test pourrait constituer une discrimination inadmissible.

[Text]

Governments are bound by the Charter of Rights and Freedoms, which in section 7 guarantees the right to life, liberty and security of person, and in section 8 guarantees the right to be secure against unreasonable search or seizure. I think this is a key point underlying the brief.

We quote Professor Bruce Feldthusen, a Professor of Law at the University of Western Ontario, who has concluded that courts may well hold these testing programs to be violations of these sections. He maintains that virtually no mass testing programs and only safety-motivated testing based on reasonable cause—and we underline this many times—are likely to pass section 1.

Our federation is of the opinion that the difficulties of proving reasonable cause are sufficiently great to render it unlikely that any broad mandatory drug testing program would be held by the courts to be an unreasonable limitation in a free and democratic society.

In discussing the benefits, safety is clearly a concern. We recognize there are safety considerations and that the issue is one of how to deal with these safety considerations. However, the principle applies in dealing with how far can one go in trying to address the legitimate concerns of safety and yet not violating the rights of individuals, whether it is the employer or the government.

Our federation suggests that in evaluating a proposed or actual infringement upon any of our basic rights, whether or not they are protected by the Charter, we should adopt the approach developed by the Supreme Court of Canada in the Oakes case to determine if an infringement of rights is reasonable in a free and democratic society. That is the key point.

Mr. Sobeski: On what page is that?

Mr. Cullen: On page 12.

The Chairman: Also on page 12 is a reference to Bill C-105, the Railway Safety Act. With respect, I do not want to interfere, because you are summarizing the points in order to reach the conclusion so that we can start questions, but I am confused about your reference to Bill C-105 and drug testing and/or whether the government will have C-105. The bill is in place and drug testing is not included in that bill, nor are any regulations contained in the Railway Safety Act to promote drug testing.

Mr. Cullen: Mr. Chairman, I am representing my president, Ross Lambertson, who is not here. We are a volunteer organization and have used previous work in the brief, which shows up here. However, I think the points are valid and I am certainly prepared to defend them.

The Chairman: I just wanted to clarify that specific point. You have a lot of good material in the brief and I can understand how that situation happens. I just wanted to let you know that we do read the briefs and that C-105 is not relevant to what you have said.

Mr. Cullen: I guess we pass that test. Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

Les gouvernements sont assujettis à la Charte des droits et libertés, qui, à l'article 7, garantit le droit à la vie, à la liberté et à la sécurité de sa personne et, à l'article 8, affirme que chacun a droit à la protection contre les fouilles, les perquisitions ou les saisies abusives. C'est là un des principaux arguments du mémoire.

Nous citons aussi le professeur Bruce Feldthusen, qui enseigne le droit à l'Université de Western Ontario et qui estime qu'il y a de fortes chances pour que les tribunaux statuent que ces programmes contreviennent à ces articles. Il estime que seuls pourront satisfaire à l'article 1 les programmes de dépistage axés sur la sécurité et fondés sur un motif raisonnable. C'est un argument sur lequel nous revenons souvent.

Pour la fédération, le motif raisonnable est suffisamment difficile à justifier pour que les tribunaux ne voient probablement pas dans le dépistage obligatoire à grande échelle une limite raisonnable dont la justification puisse se démontrer dans le cadre d'une société libre et démocratique.

Lorsqu'on discute des avantages, la sécurité est de toute évidence une question importante. Nous reconnaissons l'existence de ces considérations, et la question est de savoir comment en tenir compte. Comment répondre aux inquiétudes légitimes sans porter atteinte aux droits de la personne? Que ce soit le fait de l'employeur ou du gouvernement.

Pour déterminer s'il y a violation d'un droit, protégé ou non par la charte, nous retenons la formule adoptée par le Cour suprême du Canada dans l'affaire Oakes afin de savoir si la limite imposée est raisonnable et se justifie dans une société libre et démocratique. C'est cela l'essentiel.

M. Sobeski: Cela se trouve à quelle page?

M. Cullen: À la page 12.

Le président: À la page 12, il est aussi question du projet de loi C-105, la Loi sur la sécurité ferroviaire. Sauf votre respect, je ne veux pas vous gêner, parce que vous êtes en train de faire la synthèse qui nous conduira à la conclusion et qui nous permettra de commencer à poser des questions, mais je suis dérouté par votre allusion au projet de loi C-105 et au dépistage de drogues et par vos interrogations sur l'adoption éventuelle du projet de loi C-105. La loi a été votée, et il n'y est pas question de dépistage de drogues, pas plus que dans le règlement correspondant.

M. Cullen: Monsieur le président, je représente le président, M. Ross Lambertson, qui est absent. Nous sommes une association de bénévoles et nous avons repris des portions d'un document antérieur. Je pense néanmoins que les arguments se défendent, et je suis prêt à le faire.

Le président: Je voulais seulement éclaircir cette question. Il y a beaucoup de bonnes choses dans le mémoire, et je comprends comment une situation comme celle-là peut se produire. Je voulais seulement vous rappeler que nous prenons connaissance des mémoires et que le projet de loi C-105 n'a rien à voir avec ce que vous avez dit.

M. Cullen: J'imagine que nous réussissons ce test. Merci, monsieur le président.

[Texte]

An argument is occasionally made by employer organizations with respect to efficiency. A reasonable argument can be made for the fact that drug use can impair an employee's efficiency and that the employer therefore has some legitimate interest in curtailing the employee's drug use.

These principles do not, however, automatically lead to endorsement of mandatory drug testing in the workplace, which can be justified only if aimed at drug use that clearly impairs an employee's efficiency in a very direct way, aside from questions of accuracy. Again we are linking that to reasonable cause.

• 1035

The Chairman: Get to your conclusions, otherwise you are going to run over your 10 minutes before we get to questions.

Mr. Cullen: I am too painfully aware of that, Mr. Chairman. I will skip over the issue of promoting social values.

The Chairman: I think so.

Mr. Cullen: I am sure that may promote some discussion.

Therefore, Mr. Chairman, I reach the general conclusions.

The federation believes that the costs of mandatory drug testing are extremely high. They exact a toll on human dignity, privacy, and personal autonomy. As a rule, they increase stress, social costs, and legal costs.

We are opposed to the broad proposal to require substance testing in the federally regulated transportation field, and are especially opposed to the proposal for random testing. We believe that the federal government should amend the Canadian Human Rights Act so that mandatory employment drug tests are identified as an unwarranted invasion of privacy. We believe that mandatory drug tests are a violation of people's human dignity, an invasion of privacy, the collection of personal information, and a contributory factor to employee stress and poor morale.

The reliability of drug tests is also an issue. The immunoassay tests range from 1% to 25% in false positives. The chromatography—we mention this in the brief—with mass spectrometry tests may be more dependable but are also very expensive.

Mr. Chairman, I think I have painfully given you just the highlights of the brief and I think you can see where we are coming from. Naturally our position or concern deals with the balance that has to be derived between the public need, the public good, and the rights of individuals. I think we have clearly shown that where there is to be drug testing, in whatever form, it has to be linked directly with cause, reasonable cause, as is enunciated in our Charter of Rights and Freedoms.

The Chairman: Mr. Cullen, I want to thank you very much. It was not painful. You were most articulate in taking the 24 pages, reducing them to the 10 minutes and not losing the import of what you were saying.

There are a couple of the chapters that are more general, but you have come to your conclusions and I am going to start in with the questions.

[Traduction]

Les organisations patronales invoquent parfois la question de l'efficacité. On peut soutenir que la consommation de drogues nuit à l'efficacité de l'employé et que l'employeur est donc justifié d'interrompre cette pratique.

Il ne découle cependant pas de cela qu'il faille appliquer un programme obligatoire de dépistage de drogues au travail. En effet, cela saurait se justifier uniquement dans les cas où la consommation de drogues nuit à l'efficacité de l'employé de façon très directe. Et il reste encore les questions de fiabilité. Ce qui nous ramène à nouveau au motif raisonnable.

Le président: Arrivez à vos conclusions, sinon vous allez déborder les dix minutes qui vous sont allouées avant que nous puissions poser des questions.

M. Cullen: Je ne le sais que trop, monsieur le président. Je vais passer par-dessus la promotion des valeurs sociales.

Le président: Bonne idée.

M. Cullen: Je suis certain que cela pourra faire naître des débats.

J'arrive donc aux conclusions générales, monsieur le président.

La fédération estime que le prix du dépistage obligatoire des drogues est extrêmement élevé. Il porte atteinte à la dignité humaine, à la vie privée et à l'autonomie personnelle. Il augmente le stress, les coûts sociaux et les frais juridiques.

Nous sommes hostiles au dépistage dans le domaine des transports de compétence fédérale, et en particulier au dépistage aléatoire. Nous voulons que le gouvernement fédéral modifie la Loi canadienne sur les droits de la personne pour que le dépistage obligatoire relatif à l'emploi entre dans la catégorie des atteintes à la vie privée. C'est en effet une atteinte à la dignité humaine, à la vie privée, une ingérence dans des questions personnelles et un facteur de stress et de démoralisation des employés.

La fiabilité des tests est aussi controversée. La technique de dosage immunologique peut donner jusqu'à 25 p. 100 de faux positifs. Le procédé chromatographique—il en est question dans le mémoire—et la méthode de spectrométrie de masse sont plus fiables, mais aussi plus coûteux.

Voilà, monsieur le président, je vous ai communiqué les faits saillants du mémoire, et voilà notre position. Il s'agit de trouver un équilibre entre le bien public et les droits de la personne. Tout programme de dépistage doit être fondé sur un motif raisonnable, conformément à la Charte des droits et libertés.

Le président: Monsieur Cullen, je vous remercie beaucoup. Ce n'a pas été trop dur. Vous avez très bien réussi à synthétiser 24 pages de mémoire en dix minutes sans oublier quoi que ce soit d'important.

Certains chapitres sont plutôt de nature générale, mais puisque nous connaissons vos conclusions, nous allons maintenant passer aux questions.

[Text]

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Thank you very much for your brief. I had the opportunity to read it and it was very well done, with the exception of your references to 105, as the chairman has already stated.

If we buy your premise, and there are many that you make in this brief, and we are as concerned as I think you are about the dignity and the rights of the individual in our society, how would you protect or how would you rationalize the rights of those who use our systems? Where do those rights fit in with the position you have taken in your brief?

Mr. Cullen: I know you are coming at it from a safety perspective. You believe you have identified a problem. You are seeking a solution. We are coming around the other way. We are saying there are these rights that individuals have, and therefore to infringe upon them you must have a very strong reason to do so.

Then we get into the issue of: where do you draw the line? What is strong enough reason? At what point do you end up violating rights to justify the public good? We have been saying that you have to show cause. You just cannot assume that everyone is guilty until proven innocent. Everyone must take these tests. That is the only way to safeguard, because clearly the tests themselves do not safeguard.

The tests themselves have a very high failure rate, so I am not even sure that the means chosen will achieve your ends. We have to bring to Parliament's attention, to this committee's attention, that it has to walk very warily, very carefully. We do not believe there is compelling evidence to warrant a wholesale invasion of people's rights. Closer relations with the individuals, closer management-labour relations, more supervision on the job, more recognition, more counselling, more recognition of the symptoms that could lead to the identification of drug abuse, would help to reduce the problem.

I do not think the nature of the problem itself—I know what we are talking about here—warrants a broad-axe approach. I believe what is before you here in terms of mandatory drug testing, indiscriminate drug testing, is a broad-axe approach which is not warranted.

• 1040

Mr. Comuzzi: Yes, but I am asking for your opinion with respect to the position your organization takes and the greater right of those who use the facilities to expect that when they get on an airplane the pilot and co-pilot are substance free.

Mr. Cullen: I think we have to work from the presumption of innocence. I think we have to work from the presumption that by and large Canadians do not have this abuse.

Mr. Comuzzi: Yes, but the presumption is not warranted. Every time you pick up the newspaper. . .

Mr. Cullen: We can draw this analogy to extremes. What assurances do I have walking down the street that someone is not going to jump out and stab me in the throat? That is what happened in West Germany yesterday. Where is

[Translation]

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Je vous remercie beaucoup de votre mémoire. J'ai eu l'occasion de le lire, et il est très bien fait, à l'exception des allusions au projet de loi C-105, comme le président l'a déjà noté.

Vous postulez beaucoup de choses dans votre mémoire. Nous nous inquiétons tout autant que vous de la dignité et des droits de la personne dans notre société, mais comment protégeriez-vous les droits de ceux qui utilisent nos systèmes de transport? Où se situent leurs droits par rapport à ceux que vous avez évoqués?

M. Cullen: Je sais que vous abordez la question sous l'angle de la sécurité. Vous pensez avoir cerné un problème. Vous êtes à la recherche d'une solution. Notre angle à nous est différent. Pour nous, les êtres ont des droits, et pour empiéter sur ces droits, il faut avoir des motifs impérieux.

La deuxième question est de savoir où l'on doit tirer le trait. Qu'est-ce qu'un motif impérieux? À partir de quand fait-on violence à des droits pour protéger le bien public? Pour nous, il faut invoquer un motif. On ne peut pas poser comme hypothèse que tout le monde est coupable jusqu'à preuve du contraire. Tout le monde doit subir ces tests. C'est la seule façon de se protéger, parce que les tests eux-mêmes ne sont pas sûrs.

En effet, le taux d'erreur est très élevé, et je ne suis donc pas convaincu que la méthode choisie permettra de réaliser ce que vous souhaitez. Nous voulons faire sentir au Comité qu'il doit procéder avec beaucoup de précaution. Selon nous, rien ne justifie une atteinte de telle envergure aux droits de la population. Pour atténuer le problème, ce qu'il faut, ce sont de meilleurs rapports avec les personnes en cause, de meilleures relations de travail, une plus grande supervision au travail, une meilleure reconnaissance, plus de counselling, une plus grande vigilance qui permettent de déceler l'usage des drogues.

La nature du problème n'est pas telle—je sais de quoi il s'agit ici—qu'il faille adopter une mesure aussi intempestive. Car c'est de cela qu'il s'agit lorsqu'on parle de dépistage obligatoire sans distinction: une mesure intempestive injustifiée.

M. Comuzzi: Oui, mais je vous demande votre opinion sur la position que défend votre association et sur le droit encore plus important de ceux qui utilisent les installations de pouvoir compter que le pilote et le copilote d'un avion ne sont sous l'effet d'aucune substance interdite.

M. Cullen: Au départ, nous devons supposer qu'ils sont innocents. Je pense que nous devons poser comme prémisse que d'une manière générale, les Canadiens n'abusent pas de l'alcool et des drogues.

M. Comuzzi: Oui, mais on n'a vraiment aucune garantie. Chaque fois qu'on lit le journal. . .

M. Cullen: Oui, on peut toujours pousser l'analogie à l'extrême. Qu'est-ce qui nous dit que personne ne va me sauter dessus, dans la rue, à n'importe quel moment? On n'a qu'à songer à ce qui est arrivé hier, en Allemagne de

[Texte]

my guarantee of security of life, of security of person, as I walk down the streets here? Where do we draw the line? How far can you go? If you say we must ensure that people are protected, and we put them through this, where do you stop? Why stop at drug testing? Think of the import of passing laws for the safety Canadians. Should not MPs have drug tests to make sure they are operating on sober second thoughts.

Mr. Keyes: Absolutely.

Mr. Cullen: I knew I would get that.

Mr. Comuzzi: Every one of us should.

Let me just make two quick comments. You say:

Many jurisdictions, including the Canadian Human Rights Commission, consider alcohol and drug addiction to be a disability.

I could not find your authority for that statement. You also refer to the Ontario Human Rights Commission as having made basically the same statement, but I do not see any authority for it, either.

Mr. Cullen: This has been researched. I can only take down your concern and have the commission contact you.

There is a school of thought in counselling for employment programs that treats this as a disability. In fact, within the Government of Canada itself, should there be an employee who is suffering from alcoholism, they treat it as a disability. We have moved past the theorizing to the actual practice of treating these people as if they are suffering from a disability. I think you will find that Alcoholics Anonymous uses this approach as well.

Mr. Comuzzi: But has there been a decision from the Human Rights Commission or from any other judicial or quasi-judicial authority that says that drug addiction and alcohol abuse should be construed as a disability?

Mr. Cullen: It is my belief that the Canadian Human Rights Commission has made that indication. I do not know if it was in that language, but it has indicated that these behaviours can be considered a disability, so that people have the right to access employment assistance programs and seek treatment of a disability. We are not just dealing with a social wrong; we are going beyond that. I think there is a fair amount of literature on this subject that we will be able to forward to your office.

Mr. Comuzzi: You mention Mr. Justice LaForest. I just want to know how you would rationalize what was said with respect to the RIDE program we have in Ontario and other jurisdictions. That takes away some of the fundamental rights. I am not saying it in jest; I am really trying to understand. The RIDE program, I think you would agree, does away with individual rights to drive on the highway.

[Traduction]

l'Ouest. Quelle garantie de sécurité, de sécurité de ma personne, ai-je, ici, lorsque je marche dans la rue? Où est la limite? Jusqu'où pouvons-nous aller? Nous devons assurer la protection des gens, très bien, nous les soumettons à ces tests, c'est encore très bien, mais où est la limite? Pourquoi nous arrêter au dépistage des drogues? Considérons un instant l'importance que revêt l'activité d'adopter des lois en fonction de la sécurité des Canadiens. Ne devrions-nous pas soumettre nos députés à des tests de dépistage pour être bien certains qu'ils n'agissent pas sous l'effet de l'alcool ou des drogues?

M. Keyes: Absolument, oui.

M. Cullen: Je savais que j'allais obtenir cette réponse.

M. Comuzzi: Oui, nous devrions tous y passer.

J'ai deux petites observations à formuler. Vous dites:

De nombreux organismes, notamment la Commission canadienne des droits de la personne, considèrent l'habitude de consommer de l'alcool et des drogues comme une incapacité.

Je ne sais pas d'où vous avez tiré cela. Vous dites aussi que la Commission ontarienne des droits de la personne est aussi de cet avis, mais rien ne le confirme non plus.

M. Cullen: C'est ce que la recherche a démontré. Tout ce que je peux faire, c'est noter votre question et demander à quelqu'un de la commission de communiquer avec vous.

Il y a une école de pensée dans le domaine des programmes d'emploi qui considère ce problème comme une maladie, en quelque sorte. Au fait, au sein du gouvernement du Canada, lorsqu'un fonctionnaire souffre d'alcoolisme, on considère le problème comme une maladie. De la théorie, on est passé à la pratique de traiter ces gens comme s'ils souffraient d'une incapacité. Vous remarquerez que c'est aussi l'approche qu'utilisent les Alcooliques anonymes.

M. Comuzzi: Mais y a-t-il eu une décision de la part de la Commission des droits de la personne, par exemple, ou de quelque autre autorité judiciaire ou quasi judiciaire, qui voudrait que l'abus des drogues et de l'alcool soit considéré comme une maladie?

M. Cullen: Oui, je crois que la Commission canadienne des droits de la personne l'a affirmé. Je ne saurais dire si c'était en ces termes précis, mais elle a indiqué qu'un tel comportement peut être considéré comme une incapacité, ce qui peut permettre aux gens qui en sont atteints de bénéficier des programmes d'aide aux employés et de se faire traiter pour cause de maladie. Nous ne considérons pas la chose uniquement comme un problème social. Nous allons plus loin que cela. Il y a pas mal de documentation sur le sujet, que nous pourrions faire parvenir à votre bureau si vous le désirez.

M. Comuzzi: Vous avez fait allusion au juge LaForest. Que pensez-vous de ce que l'on a dit au sujet du programme RIDE que nous avons en Ontario, et que l'on applique aussi dans d'autres provinces? On prive certaines personnes de certains de leurs droits fondamentaux. Non, je ne plaisante pas; je cherche vraiment à comprendre. Vous admettez avec moi que le programme RIDE prive certaines personnes de leur droit de conduire un véhicule.

[Text]

[Translation]

• 1045

Mr. Cullen: It is an issue that one has to weigh and balance very carefully. On the issue of the RIDE program, the courts have held that it does violate rights. But to then use that extra extension in the Charter of allowing this kind of restriction on rights is reasonable in a free and democratic society.

I think there is a massive difference between asking someone to take a breathalyzer test and invading their privacy to go through urinalysis and blood samples and that whole range. We are talking here about how far you can go in invading someone's privacy and someone's right to their own security of person.

We have taken the determination that it is going too far. You have to show reasonable cause. A breathalyzer test may show reasonable cause to proceed further. If you refuse—and this is where we have the violation of the Charter, which has been recognized by the courts—then you are subject to a fine. But you have to have some reasonable cause.

Mr. Kristiansen: I also went over the brief at least once. Like some of the others, I had a bit of confusion, particularly because I was not involved in the hearings on Bill C-105. I was even more confused; there were some things I was not totally sure of. But I had my hunches.

On page 7 you say "Moreover, a 'true positive' in the pharmacological sense may actually be a false positive in a behavioural sense." I am wondering if you would just amplify on that for a few moments to make sure we get the message. I thought it was an important one.

Mr. Cullen: The question here is: are we dealing with intentional drug abuse? If you go to a party and discover that something smells funny and you walk out, what smelt funny may have been marijuana smoke. As we know, second-hand smoke does enter into people's lungs; therefore, this person can have the evidence of "abusing a drug". They have never gotten high. They are not impaired. But the evidence remains. Our tests are not sophisticated enough to separate true impairment from mere exposure.

We are describing a situation here where even though the person tests positive for a drug, was that person impaired? Is this person a drug abuser? What have we found here? The tests cannot give us that information. There is no place to go. The test says you test positive so you are in trouble. You cannot do your job. Do we have impairment? Are we dealing with a real problem? That is the issue we are trying to highlight.

Mr. Kristiansen: In other words, you are saying the results of the test—or at least the preliminary testing, urine tests and secondary tests, taking those into consideration—do not tell us with any measure of certainty whether or not there is impairment or whether it resulted from any conscious act of an individual.

Mr. Cullen: That is absolutely correct.

M. Cullen: C'est une question sur laquelle il faut être très prudent. Les tribunaux ont en effet statué que le programme RIDE viole les droits individuels, mais que cette entorse à la charte est toutefois raisonnable dans une société libre et démocratique.

Je pense qu'il y a une différence énorme entre demander à quelqu'un de se soumettre à un alcootest et envahir la vie privée d'une personne en l'obligeant à se soumettre à des analyses d'échantillons d'urine ou de sang. Il s'agit ici de la limite dans laquelle on peut envahir la vie privée de quelqu'un et empiéter sur le droit d'une personne à sa sécurité.

Nous pensons que ce qui est proposé va trop loin. Il faut qu'il y ait un motif valable. Les résultats d'un alcootest peuvent justifier d'aller plus loin. En cas de refus—et c'est là qu'intervient la notion de violation de la charte, qui a été reconnue par les tribunaux—l'imposition d'une amende est justifiée. Mais il doit y avoir, au préalable, un motif raisonnable.

M. Kristiansen: J'ai aussi parcouru le mémoire au moins une fois. Il y a un certain nombre de choses qui m'échappaient, comme à certains autres, parce que je n'ai pas participé aux audiences sur le projet de loi C-105. Il y a des choses que je ne comprenais pas vraiment, mais il y en avait d'autres dont j'avais une certaine idée.

À la page 7 de votre mémoire, vous dites: «En outre, un résultat positif, sur le plan pharmacologique, peut en réalité être faussé sur le plan du comportement.» Pourriez-vous développer un peu votre pensée là-dessus, pour être bien certain que tout le monde a compris? C'est une affirmation qui me paraît importante.

M. Cullen: La question est de savoir si l'usage de drogues que l'on détecte est bien intentionnel. Cette odeur bizarre que l'on peut sentir au cours d'une partie peut très bien être l'odeur de la marijuana. Nous savons que la fumée qui flotte dans l'air aboutit dans les poumons des gens; par conséquent, une personne peut présenter toutes les caractéristiques de quelqu'un qui a consommé de la drogue. Pourtant, cette personne n'en a jamais eu l'effet. Elle n'a jamais été intoxiquée. Mais les traces demeurent quand même. Nos tests ne sont pas suffisamment développés pour permettre de distinguer l'intoxication réelle de la simple exposition à une substance.

Malgré que les résultats des tests démontrent la présence de drogues chez une personne, on est en droit de se demander si elle en a jamais éprouvé l'effet. Peut-on considérer que cette personne consomme de la drogue? Qu'avons-nous véritablement appris? Les tests ne laissent aucune place à l'interprétation. Les résultats sont positifs, les jeux sont faits. On ne peut pas s'acquitter de sa tâche. Mais la personne en question est-elle intoxiquée? Le problème est-il bien réel? C'est ce que nous cherchons à faire ressortir.

M. Kristiansen: Autrement dit, vous dites que les résultats du test—ou à tout le moins des tests préliminaires, des analyses d'échantillons d'urine et des tests secondaires—ne permettent absolument pas de confirmer l'intoxication d'une personne ou si elle est le résultat d'un acte conscient de sa part.

M. Cullen: Absolument.

[Texte]

Mr. Kristiansen: So it is relatively useless on both counts. It just increases suspicion.

Mr. Cullen: That is right; unfairly.

Mr. Kristiansen: Your whole point, I gather, is that if all this testing does is cause you to suspect more than you did before, but with no degree of certainty whatsoever, it is not enough rationale for the infringement of civil liberties and human rights involved in that.

Mr. Cullen: Absolutely.

Mr. Kristiansen: Further down on that same page, there was a reference to the costs of both the immunoassay test and the secondary testing. I will not try to pronounce it every time it comes up, the chromatography section. You suggest that any tests done should require—if any action is to be taken, I suppose—at least the secondary test, if not going further. You do not mention some of the other types of tests now being utilized a little more often.

Mr. Cullen: The issue of having suspicion, being suspicious, based on putative evidence that may itself be invalid, requires that you must make sure.

We have a principle in the justice system that evidence has to be uncontestable, in certain crimes or certain situations, beyond a reasonable doubt. In this situation here, given the inaccuracy ratings of these tests, we must make sure. If you are going to make judgments about a person's ability to work, if you are going to make judgments about the person's career, then you must make sure that you have the appropriate evidence. In the first instance, the previous example talked about even holding that evidence having to be looked at in context. But here we are talking about what kind of evidence do we get, and clearly the first level test is simply not good enough because of its failure rating.

• 1050

Mr. Kristiansen: You are suggesting that before a positive test result can be reported there must be a secondary test.

Mr. Cullen: Yes.

Mr. Kristiansen: Who makes that determination, even after the secondary test, whether or not it is sufficient to report to an employer? Do you have a medical officer, for instance, deciding whether that evidence is confirmative enough to have a strong reason for suspecting impairment? Who gets that information?

Mr. Cullen: Certainly we would want to have the testing done by an independent authority. We do not want to have someone in-house for a corporation or for a department conducting these tests, because in those circumstances there is no guarantee of confidentiality. So we do want third party, we do want third-party expertise, and even within the medical profession there are recognitions of the limitation of tests, so it would have to be within the expert opinion of that medical officer or that testing authority which we are hoping would be regulated by the federal government.

[Traduction]

M. Kristiansen: Les tests sont donc plutôt inutiles sur les deux plans. Ils ne font qu'augmenter le doute.

M. Cullen: Oui, et injustement.

M. Kristiansen: Ce que vous soutenez, en réalité, c'est que si ces tests n'ont pour résultat que d'augmenter encore davantage les soupçons que l'on avait déjà auparavant, mais sans confirmer quoi que ce soit, cela ne suffit pas pour justifier la violation des libertés civiles et des droits humains que cela représente.

M. Cullen: Absolument.

M. Kristiansen: Un peu plus bas, à la même page, vous faites allusion au coût des tests de dosage immunologique et des tests secondaires. Je ne dirais pas chaque fois qu'il s'agit de tests chromatographiques. Vous souhaitez que chaque test effectué soit confirmé par au moins un test secondaire, sinon davantage. Vous ne mentionnez aucun des autres genres de tests que l'on utilise à l'heure actuelle un peu plus souvent.

M. Cullen: Le simple fait qu'il puisse subsister un doute, à la lumière de preuves qui peuvent être non valables exige que des mesures soient prises pour confirmer les choses.

Il y a un principe juridique qui veut qu'une preuve soit irréfutable, dans le cas de certains crimes ou dans certaines situations, au-delà d'un doute raisonnable. Compte tenu du manque de précision des tests en question, nous devons faire preuve de prudence. Il ne faut pas oublier que c'est la capacité d'une personne de s'acquitter de sa tâche, sa carrière, qui est en jeu. Il faut donc s'assurer que les preuves sont valables. Dans un premier temps, on se demandait s'il était même justifié que l'on puisse vouloir obtenir de telles preuves, et voilà maintenant que l'on doute même de leur valeur, puisque, de toute évidence, les tests pour les obtenir ne sont tout simplement pas suffisamment fiables.

M. Kristiansen: Vous voudriez donc que le résultat positif d'un test soit confirmé par un deuxième test avant d'être rapporté?

M. Cullen: Oui.

M. Kristiansen: A qui appartient-il de décider, même après le test secondaire, de l'opportunité d'en faire rapport à un employeur? Faudrait-il que ce soit un médecin, par exemple, qui se prononce sur la possibilité que les résultats justifient que l'on soupçonne l'intoxication? Qui obtient cette information?

M. Cullen: Nous voudrions, évidemment, que les tests soient administrés par une autorité indépendante. Si la responsabilité en était confiée à quelqu'un travaillant pour le compte d'une société ou d'un ministère, il n'y aurait aucun moyen d'assurer la confidentialité de la chose. Nous souhaiterions donc que les tests soient administrés par une tierce partie. Même dans le milieu médical, on reconnaît les limites des tests. La responsabilité devrait donc être confiée à des experts en la matière ou à une autorité qui serait réglementée par le gouvernement fédéral.

[Text]

Mr. Kristiansen: I am not sure if you stated in here whether or not you believe that the decision as to whether to test or not to test, assuming that we get into that regime, should be made by the employer, or initially made by some independent or mutually agreed upon agency.

Mr. Cullen: We have been focusing or taking our stance based on the principle of reasonable cause. If an employer has reasonable cause, as an employer he should be able to or could be able to initiate the testing. To go to a third party and ask them to begin the testing would be based on the premise that there was reasonable cause in the first place.

Mr. Kristiansen: I then assume you are suggesting that if anyone makes this determination it should probably be the employer. In that case, to prevent abuse you would also recommend that the employer should bear the cost of both the initial and the secondary testing.

Mr. Cullen: Of course. Absolutely! If the individual wishes to have a test for whatever reason, that is fine. If the employer is initiating this action, believes it has cause, then the employer should bear the cost. We are not sure that we are dealing with anything. . . well, I had better stop at that point.

Mr. Kristiansen: The other point is again on page 7:

However, in the absence of legislation making such secondary testing mandatory, there is no guarantee that an employer will take such steps, especially when testing job applicants.

That struck me immediately because, for a variety of other reasons, job applicants are virtually without rights at all in this society of ours, even in unionized operations, because most unions have nothing to do with it and never hear about them.

You point out later:

In fact, there is considerable evidence that in the United States many employers do not bother to confirm tests; they refuse to hire job applicants and they discipline workers on the basis of the fallible evidence of the immunoassay.

That is the preliminary test. If pre-employment testing—and it is one of the areas that has received the greatest amount of agreement amongst witnesses who have been before the committee so far—were to take place, have you given any consideration as to what safeguards we might introduce in terms of joint employment review committees that are required by law in order to protect the interests of an employment applicant to make sure they have not just been given a simple preliminary which is between 1% and 60% out of whack, according to the past experience, without any right of appeal to be considered?

• 1055

Mr. Cullen: I do not think we can agree that mandatory drug testing is acceptable for job applicants. We have again been looking at the issue of invasion of rights. We have been saying that to invade rights you must show cause. Merely

[Translation]

M. Kristiansen: En supposant que nous adoptions le principe des tests, vous semblez n'avoir rien dit au sujet de celui qui devrait décider de leur application. Serait-ce l'employeur? La décision appartiendrait-elle plutôt initialement à un organisme indépendant quelconque ou à un organisme sur lequel on se serait mutuellement entendu?

M. Cullen: L'important, pour nous, c'est le principe du motif raisonnable. Dans la mesure où un employeur a un motif raisonnable de le faire, en fait de qualité, il devrait pouvoir demander que des employés soient soumis à des tests. Mais un motif raisonnable devrait toujours être une condition préalable à l'application des tests.

M. Kristiansen: Je suppose, donc, que la décision devrait probablement appartenir à l'employeur. Cela dit, pour prévenir l'abus, vous recommanderiez aussi que les tests initiaux et les tests secondaires soient aux frais de l'employeur.

M. Cullen: Évidemment. Absolument! Si l'on veut que des employés soient soumis à un test, pour une raison quelconque, rien ne l'empêche. L'employeur qui le demande, parce qu'il a un motif suffisant, selon lui, paie les frais de l'administration des tests. Mais nous nous écartons peut-être. . . Je devrais peut-être m'arrêter là.

M. Kristiansen: Toujours à la page 7, vous dites:

Toutefois, sans une loi qui rende obligatoire l'administration de tests secondaires, rien ne garantit qu'un employeur prendra de telles mesures, notamment à l'égard des postulants à un emploi.

Cela m'a immédiatement frappé, parce que pour bien d'autres raisons, les postulants à un emploi n'ont presque aucun droit dans notre société, même dans des milieux où les employés sont syndiqués, parce que dans la plupart des cas, les syndicats n'entendent jamais parler d'eux.

Plus loin, vous dites:

En fait, on est en droit de supposer qu'aux États-Unis, de nombreux employeurs ne se préoccupent même pas de confirmer les résultats des tests. Ils refusent tout simplement d'embaucher les gens et réprimandent les travailleurs en ne se fiant qu'aux résultats douteux des tests de dosage immunologique.

C'est le test préliminaire. Si l'on décidait d'obliger les gens à se soumettre à des tests avant de les embaucher—et c'est l'un des aspects qui a rejoint le plus l'opinion des témoins que nous avons entendus jusqu'ici—avez-vous songé aux protections qu'il faudrait instituer en fonction des intérêts d'un postulant à un emploi, pour s'assurer que la décision n'a pas été prise uniquement après l'administration d'un simple test préliminaire, dont on sait que les résultats peuvent être erronés jusque dans 60 p. 100 des cas, sans qu'il ait droit d'en appeler de la décision?

M. Cullen: L'administration obligatoire de tests pour dépister l'usage de drogues ne nous paraît pas acceptable pour les postulants à un emploi. Encore là, nous avons examiné la question sous l'angle de l'invasion des droits que

[Texte]

because someone has applied to Joe Blow's bakery or the federal government's National Health and Welfare does not mean they ought to or should be forced to take a drug test. We have to show cause.

If you allow it for job applicants, where do you draw the line, where do you stop requiring drug testing? If it is okay for job applicants without cause, then it is going to be okay elsewhere without cause. An invasion of rights is an invasion of rights, no matter where you place it.

Mr. Kristiansen: That may be so. All I am pointing out is, to my recollection, pre-employment testing has been one that has been most acceptable to virtually every witness who has come before us. I may agree with you, but my concern is if that does come into place, what kind of safeguards could we put in to the employment review mechanism to ensure that the applicant has some rights to appeal; to make sure he at least has the benefit of the best tests that are available?

Mr. Cullen: For starters, if there were to be any kind of such testing, the employee would have to see the result. He would have to know the test, and he would have to have the right to cause the employer to verify that test with second-level testing. I think that has to be there.

But our view of the information that is required for job applicants is a longstanding one. The amount of information that is asked for from job applicants by a number of corporations has, over the years, in our view, clearly violated privacy rights, and we made that point a number of times. Drug testing is simply another invasion of those rights.

The Chairman: Yes, there is a right to privacy, but surely, in an extension of your thinking, there is a right for the employer to set certain conditions for the types of people he wants to employ.

Mr. Cullen: Certainly.

The Chairman: And perhaps in this whole ball of wax we are dealing with here, if a government does get involved in a meaningful way, setting out conditions in the employment sector, they may also set out the types of conditions that may affect pre-employment applications.

Mr. Cullen: But if you have employees and we accept the principle that drug testing only occurs when you have cause, then you cannot say, well, you do not have cause; we do not need to use that principle for job applicants. You must be consistent in your approach. You must be consistent in your approach dealing with prospective employees as well as employees in place. You must be consistent in your approach in terms of invading rights.

The Chairman: In theory.

Mr. Cullen: But the practicality is—

[Traduction]

cela signifie. Pour pouvoir se le permettre, il faut être en mesure d'invoquer des motifs raisonnables. Tout simplement parce que quelqu'un a fait une demande d'emploi à la Pâtisserie Untel ou au ministère de la Santé et du Bien-être social, cela ne signifie pas qu'il doit se soumettre à un test de dépistage pour autant. Il faut qu'il y ait un motif raisonnable pour l'y obliger.

Si on le permet pour les postulants à un emploi, où établit-on la limite? À quel moment arrête-t-on d'exiger l'administration de tests? Si on peut se le permettre avec les postulants à un emploi, sans invoquer de motifs raisonnables, pourquoi ne pourrait-on pas en faire autant pour tout le monde? Une violation des droits demeure une violation des droits, où qu'elle se situe.

M. Kristiansen: Peut-être bien, oui. Tout ce que je fais remarquer, c'est autant que je me souviens, le principe de l'administration de tests avant d'embaucher quelqu'un a paru acceptable pour presque tous les témoins que nous avons reçus jusqu'ici. Je peux être d'accord avec vous, mais l'inquiétude que j'ai, c'est que si nous adoptons ce principe, quelle genre de protection pourrions-nous instaurer pour faire en sorte que le postulant à un emploi ait le droit d'en appeler de la décision, pour faire en sorte qu'il ait au moins l'avantage que ce soient les meilleurs tests qui existent auxquels il doive se soumettre?

M. Cullen: Tout d'abord, si l'on adoptait le principe des tests, l'employé devrait avoir la possibilité d'en voir les résultats. Il devrait savoir à quel test il devra se soumettre, et avoir le droit d'obtenir que l'employeur confirme le premier test au moyen d'un second test. Ce sont des conditions fondamentales.

Mais il y a longtemps que nous critiquons les renseignements que l'on exige des gens qui sollicitent un emploi. En effet, la quantité de renseignements qu'exigent un grand nombre de sociétés viole clairement les droits à la vie privée, et ce n'est pas la première fois que nous le signalons. Les tests de dépistage de la drogue ne sont tout simplement qu'une autre violation de ces droits.

Le président: Oui, il existe un droit à la vie privée, mais vous admettez aussi sûrement qu'un employeur a le droit d'établir certaines conditions relativement au genre de personnes qu'il veut embaucher.

M. Cullen: Certainement.

Le président: Et dans toute cette affaire, si le gouvernement entreprend d'établir des conditions dans le secteur de l'emploi, il pourrait tout aussi bien le faire aussi pour les mesures précédant l'embauche des employés.

M. Cullen: Mais si l'on accepte le principe du motif raisonnable pour les employés, il faut aussi l'appliquer dans le cas des postulants à un emploi. Il faut être constant. On ne peut pas traiter les employés éventuels différemment des employés en place. Il faut être constant dans la façon dont on viole les droits des gens.

Le président: En théorie.

M. Cullen: Mais dans la pratique. . .

[Text]

Mr. Kristiansen: Mr. Chairman, if I can conclude with a quick question. It relates to what you were asking about. It relates to performance testing and reliability of test. The chairman, in his comment, made the suggestion that employers have the right to choose in a value sense what kind of person they want working for them.

Mr. Cullen: With limits.

Mr. Kristiansen: But if this is judged by a test that is often inaccurate, and even when it is accurate may simply tell, because it is a preliminary test, with probably no requirement. . . Even when it is required in the United States they do not give the secondary test very often, which seems to be what the evidence shows. Even when you get that evidence it does not show any more than whether somebody was in the same room at one time with somebody who perhaps was smoking an illegal substance. We do not have the information—

The Chairman: I am not going to argue any further, Mr. Kristiansen. Thanks very much.

Mr. Pronovost: I have a general comment with respect to our witness and to the Canadian Rights and Liberties Federation. I respect that people have rights and liberties. But I feel sad that we do not have any kinds of responsibilities in this country. I read parts of your brief, trying to find the word “responsibility”. I did not find one line on the fact that people in Canada should also have responsibilities towards other people. We are completely forgetting that in this country, not only on the question of random testing but on all kinds of questions. In one year in this place I have learned a lot of things. We are completely disconnected from reality. People in this country want to have rights. They want to have liberties, but they also—

• 1100

Mr. Kristiansen: I have a point of order. I really have to resent the kinds of accusations being made in that question. He is suggesting that employees who work overtime far more than any decent law would require have no bloody sense of responsibility. That question is absolutely wacko.

The Chairman: You had your time. He has his time.

Mr. Kristiansen: Yes, but that is wacko, and it is insulting to every employee in the transportation industry.

The Chairman: I thought he was being very sensitive on a very interesting issue. Some people may agree with it; some people may not. He was putting it in a most restrained, interesting and philosophical way. I must say, he was also—

Mr. Kristiansen: The implication was there that our employees are all bloody irresponsible, and that is a lie.

The Chairman: He did not say that, Mr. Kristiansen.

Mr. Pronovost: I never said that.

The Chairman: Good God, I guess we had all better adjourn from this place for about three months.

[Translation]

M. Kristiansen: Monsieur le président, si vous me permettez de conclure avec une brève question. . . Elle a justement trait à ce que vous demandiez. . . au test en fonction du rendement et à la fiabilité. Dans son observation, le président laissait entendre que les employeurs ont le droit de choisir le genre de personnes qu'ils souhaitent embaucher.

M. Cullen: Moyennant certaines limites.

M. Kristiansen: Mais s'ils en décident au moyen d'un test qui est souvent inexact et qui, même lorsqu'il est exact, ne peut peut-être qu'indiquer, parce qu'il ne s'agit en réalité que d'un test préliminaire, que. . . Même si on l'exige aux États-Unis, on n'administre pas tellement souvent le test secondaire, ce que semble démontrer la preuve. Même cette preuve ne révèle rien d'autre que le fait que la personne en question était dans la même pièce qu'une autre qui fumait peut-être une drogue illégale. Nous ne savons pas vraiment ce qu'il en est. . .

Le président: Je vais devoir vous interrompre, monsieur Kristiansen. Merci beaucoup.

M. Pronovost: J'ai une observation générale à formuler à l'endroit de notre témoin et de la Fédération canadienne des droits et libertés. Je suis d'accord pour dire que nous bénéficions tous d'un certain nombre de droits et de libertés. Mais je constate aussi, avec tristesse, que nous ne nous reconnaissons aucune responsabilité dans le pays. J'ai essayé de trouver le mot «responsabilité» dans votre mémoire. Vous ne dites nulle part que nous devrions nous sentir des responsabilités envers les autres. C'est un aspect que nous oublions complètement dans notre pays, non seulement sur la question de l'administration des tests de dépistage, mais sur toutes sortes de questions. En un an, j'ai entendu bien des choses à ce Comité. Nous sommes complètement débranchés de la réalité. Les Canadiens veulent des droits. Ils réclament des libertés, mais ils veulent aussi. . .

M. Kristiansen: J'invoque le Règlement. Je m'oppose vraiment aux accusations qui sont portées. M. Pronovost laisse entendre que des employés qui acceptent de faire beaucoup plus d'heures supplémentaires que n'importe quelle loi décente pourrait l'exiger n'ont aucun sens des responsabilités. Cette question est absolument farfelue.

Le président: Vous avez eu votre tour, monsieur Kristiansen. C'est maintenant le sien.

M. Kristiansen: Oui, mais sa question est farfelue, et elle est insultante pour tous les employés du secteur des transports.

Le président: Son observation me paraît très intéressante. On peut être d'accord ou non avec lui. Mais je pense qu'il fait preuve de retenue, et que son observation est intéressante.

M. Kristiansen: Il laisse entendre que nos employés sont tous des irresponsables, et il ment en disant cela.

Le président: Il n'a pas dit cela, monsieur Kristiansen.

M. Pronovost: Non, je n'ai jamais dit cela.

Le président: Nous devrions peut-être remettre la prochaine réunion dans trois mois, et nous reposer un peu.

[Texte]

Your point of order is totally out of order, especially the way you tried to project it.

Mr. Pronovost: Mr. Kristiansen, when I was in the Chair, I always respected your right to speak, and I always gave you a lot of spare time. You are one of the members here who has received spare time from me, more than any other member here. I would like to just remind you of this. I never abused my right to speak here.

Anyway, I do not want to challenge that people who are in the transport industry are not responsible. That is not what I am saying, and I will never say that. I am saying that in this country, in Canadian society, French or English, we do not remember that we also have responsibilities. Nobody is talking about this. Nobody is balanced. When I say that, it is everyone. We do not have this in mind, and we should.

I was reading one very special sentence here, and I will take it from the brief. You said, at the bottom of page 2, Mr. Cullen:

Or, alternatively, one may be able to urinate in private but only after having stripped naked under observation.

You are saying that this violates many people's deeply held feelings of human dignity.

Mr. Cullen, when there is an accident, something happens, the public safety is in jeopardy. Someone has to be responsible for the right of the people in a plane or a train. Someone also has personal liberties and rights. I agree with that. We have to protect workers, but we also have to protect the general public. The liberty of my friend Pat begins where mine ends. We have to cope with that, but we do not have to have only rights and liberties. We have to find a balance in this country.

What I am reading from your brief and what I am hearing from all those associations of rights and liberties is that the Charter of Rights and Freedoms must be placed in a context where we must also have personal responsibilities. If we continue like this in this country, not only in transportation, Mr. Kristiansen, but on all kinds of issues, we will lose a very sensitive part of this country. That is the point I want to make today.

I do not want to accuse the Canadian Rights and Liberties Federation of anything special, but it was

un point philosophique que je voulais exprimer aujourd'hui, et d'aucune espèce de façon j'accuse les travailleurs de l'industrie du transport, pour qui j'ai beaucoup de respect. Merci, monsieur le président.

Mr. Cullen: Certainly we believe Canadians have responsibilities, but we are dealing with the coercive power of government. There has to be some point where lines are drawn. Clearly in the situation of an accident, where public

[Traduction]

Votre rappel au Règlement est tout à fait déplacé, et à plus forte raison de la façon dont vous l'avez exprimé.

M. Pronovost: Monsieur Kristiansen, quand j'étais président, j'ai toujours respecté votre droit de parole, et je vous ai toujours consenti beaucoup de temps. Vous êtes l'un de ceux qui ont le plus bénéficié de mes largesses à cet égard. Je voudrais que vous vous en souveniez. Je n'ai jamais abusé de mon droit de parole en ces lieux.

Quoi qu'il en soit, je n'ai jamais voulu laisser entendre que les gens des transports sont des irresponsables. Je ne l'ai jamais dit, et vous ne m'entendrez jamais le dire. Ce que je dis, en fait, c'est que dans notre pays, dans notre société canadienne, autant chez les francophones que chez les anglophones, nous oublions que nous avons aussi des responsabilités. Personne n'en parle. Personne ne met cela dans la balance. En disant cela, j'inclus tout le monde. Nous négligeons cet aspect, et nous ne devrions pas.

Dans votre mémoire, à la deuxième page, il y a une phrase très révélatrice, monsieur Cullen. Vous dites:

Ou encore, on pourrait permettre à quelqu'un d'uriner en privé, mais seulement après que cette personne aura retiré tous ses vêtements en étant surveillée par quelqu'un d'autre.

Vous soutenez que cela viole les sentiments de dignité humaine que chérissent profondément bien des gens.

Monsieur Cullen, lorsqu'un accident se produit, il y a quelque chose qui se passe, la sécurité du public est menacée. Quelqu'un doit être responsable d'assurer le droit à la sécurité des gens à bord d'un train ou d'un avion. Il y a aussi les droits et les libertés personnels. Je suis d'accord. Nous devons protéger les travailleurs, mais nous devons aussi assurer la protection du public. La liberté de mon ami Pat commence là où finit la mienne. Nous devons composer avec cela, mais il ne doit pas y avoir que des droits et des libertés. Nous devons trouver un juste équilibre dans notre pays.

Ce que je dégage de votre mémoire et de ce que nous disent toutes les associations vouées à la défense des droits et des libertés que nous avons entendues jusqu'ici, c'est que la Charte des droits et libertés doit être située dans un contexte où nous devons aussi avoir des responsabilités personnelles. Si nous continuons d'agir comme nous le faisons, non seulement en ce qui concerne les transports, monsieur Kristiansen, mais aussi toutes les autres questions qui se posent, nous allons perdre de vue un aspect très important de notre pays. C'est ce que je cherche à faire valoir aujourd'hui.

Je ne veux pas accuser la Fédération canadienne des droits et libertés de quoi que ce soit en particulier, mais c'était tout simplement

a philosophical point that I wanted to make today, and in no way do I accuse the workers of the transportation industries, for whom I have a lot of respect. Thank you, Mr. Chairman.

M. Cullen: Les Canadiens ont évidemment des responsabilités, mais c'est du pouvoir de coercition du gouvernement qu'il s'agit. Il faut établir une limite quelque part. En cas d'accident où le droit du public à la sécurité a

[Text]

safety has been violated, the people's right to security has been violated because of someone's irresponsible behaviour. Then there is cause to proceed to gather the evidence to show that this was the result of someone's irresponsibility.

To go to the other extent, to justify in the name of a principle of safety, yet in a situation where the presumption has to be, as we have in our criminal system, we are all innocent until proven guilty. Therefore, we are all innocent of irresponsibility until we are shown that we are irresponsible. Therefore, we are all innocent of irresponsibility until we are shown that we are irresponsible, and we have to use that presumption of innocence, of responsibility of Canadians, because Canadians are responsible, before we can then invade their rights. In order to invade their rights we must show cause. So you cannot use this blanket of saying there is a public issue here of concern and therefore it gives us the right to invade everyone else's rights. That is not a right.

• 1105

Rights are not privileges. Rights are there to protect us from the unwarranted intrusions by government. Governments come, governments go, but the individuals have to live, and we do have this presumption of innocence of responsibility.

The Chairman: Thank you, Mr. Cullen. Thank you, Mr. Pronovost. I want to thank you, Mr. Cullen, for your brief. It was a good wind-up, setting out the dilemma facing the committee, of balancing the rights and privacy of the individual, and the dignity of the individual, against the larger right of safety and responsibility in the public domain.

Your brief has been circulated. The questions I think have been very good. I do not know what your discipline is, but I have rarely had a witness go through 24 pages of pretty heavy stuff with such articulation, focusing on the points that you wanted to leave with us. I compliment you on that. If you are not a lawyer you certainly should become one—

Mr. Cullen: Mr. Chairman, it will stun you; I am an economist.

The Chairman: Well, then you do stun me. I will not get into that we had better leave that alone. Thank you very much for coming—

Colleagues, thank you for co-operating with the Chair. We are meeting on Tuesday with the Canadian Human Rights Commission, when we will have some of the same ground to furrow again or harrow perhaps. It has been plowed, but we will harrow it. The Canadian Ship Owners' Association, the Seafarers' International Union of Canada, the Canadian Bus Association and the Amalgamated Transit Union—

Mr. Keyes: Mr. Chairman, just before you bang your gavel I want to make a remark for the record. I am a new member to this committee. I am a new member to the whole system of how the committee system works and the purpose of the committee system. Maybe "bogus" is too strong a word to use—I cannot speak for everyone here, but I feel as if I am being hit over the head a number of times. How many times do we have to be hit over the head before we realize what is coming at us here?

[Translation]

été violé par la négligence de quelqu'un, il y a évidemment un motif suffisant pour entreprendre de recueillir des preuves visant à démontrer qu'il y a bel et bien eu négligence.

Nous sommes tous innocents jusqu'à preuve du contraire. Par conséquent, toute présomption de négligence doit être démontrée. Par conséquent, on ne peut pas nous accuser d'être irresponsables avant d'avoir pu le démontrer, et il faut considérer les Canadiens comme des gens responsables avant de pouvoir empiéter sur leurs droits. En effet, pour empiéter sur leurs droits, il faut avoir des motifs raisonnables de le faire. Vous ne pouvez donc pas invoquer la question de la sécurité publique pour justifier la chose. Ce n'est pas un droit.

Des droits ne sont pas des privilèges. Nous avons des droits pour nous protéger des intrusions injustifiées du gouvernement. Les gouvernements passent, mais les particuliers doivent continuer de vivre, et nous bénéficions de cette présomption d'innocence à l'égard de notre responsabilité.

Le président: Merci, monsieur Cullen. Merci, monsieur Pronovost. Monsieur Cullen, je vous remercie de votre mémoire. Vous avez bien posé le dilemme que nous devons trancher, à savoir où se trouve l'équilibre entre les droits et la vie privée de l'individu, et sa dignité, et le droit à la sécurité et la responsabilité dans le domaine public.

Votre mémoire a été distribué à tous les membres du Comité. Il y a eu de très bonnes questions. Je ne sais pas quelle est votre spécialité, mais j'ai rarement vu un témoin parcourir 24 pages de questions aussi difficiles à expliquer d'une façon aussi articulée, en faisant aussi bien ressortir les points importants. Je vous en félicite. Si vous n'êtes pas avocat, vous devriez sûrement songer à le devenir. . .

M. Cullen: Monsieur le président, je vais vous étonner, mais je suis économiste.

Le président: En effet, vous m'étonnez. Mais nous ne nous étendrons pas là-dessus. Restons-en là. Merci beaucoup d'être venu nous rencontrer.

Chers collègues, je vous remercie de votre collaboration. Mardi, nous recevons les représentants de la Commission canadienne des droits de la personne. Nous allons un peu labourer le même terrain. Puis nous rencontrerons aussi les représentants de l'Association des armateurs canadiens, du Syndicat international des marins canadiens, de l'Association canadienne de l'autobus et du Syndicat uni du transport. . .

M. Keyes: Monsieur le président, avant que vous ne leviez la séance, j'ai une observation à faire. Je suis nouveau à ce Comité. En réalité, il n'y a pas tellement longtemps que j'ai appris comment le système des comités parlementaires fonctionne et l'objectif qu'il poursuit. Factice est peut-être un mot un peu trop fort—je ne peux pas parler pour tout le monde, mais j'ai l'impression qu'on me tape continuellement sur la tête. Combien de fois allons-nous devoir nous faire frapper sur la tête pour comprendre ce qui nous attend?

[Texte]

Some would disagree with this statement, but the government cannot be completely ignorant of what we have heard so far. There is no real piece of legislation or bill in front of us to dissect. Either the government puts its suggestion before us on paper, in the form of a bill or something like that. . .

In light of the fact that I am the critic for fitness and amateur sport and we are waiting for the outcome of the Dubin Inquiry, I am going to ask the chairman and the steering committee to consider that we tighten up or even shut down this exercise and get on to what I consider, and I think what many other members of this committee consider, higher priorities for this committee.

The Chairman: We will consider everything here. We will try to compress the list of witnesses. You have been a very diligent member of this committee and have attended most of the hearings—I think all of them. You will recall when we started this that the chairman thought this whole thing could be in a much more compressed timeframe. I think it can be compressed and certainly we are going to try to do it. We will be reporting back to you.

I know members are engaged in many other things, but this is the committee system. As you get into these things you start to find out there are certain key points that you have to address, and it helps to hear from different elements of the transport sector, repeating some of the key points.

Mr. Keyes: I agree with you, Mr. Chairman, and I think—

The Chairman: That is what we are going to do.

Mr. Keyes: My frustration is—

The Chairman: We are all frustrated.

Mr. Keyes: Right. The frustration I feel as a member of this committee, and this is a serious point, is that it seems to me it is happening in reverse force. We are witnessing the Hon. Doug Lewis, the Transport—

The Chairman: Well, Mr. Keyes—

Mr. Keyes: Let me finish. The Minister of Transport is travelling airport to airport to airport, doing the stuff that this committee should be doing. He should be sitting down to examine whether they should have a bill or legislation on the substance use. It seems reversed to me.

The Chairman: You cannot have it both ways, and I am not going to get into an argument about it.

Mr. Keyes: It is reversed. It is frustrating.

• 1110

The Chairman: The fact of the matter is that this is part of the new system, with which none of us were over-experienced. The committee, because the minister has given us the issue, can come up with something, and he reported the first day he was here that he is waiting to see what we report. If he had some preconceived ideas, he may not get from this committee, in view of the evidence we are hearing, what he wanted to get.

[Traduction]

Certains ne seront peut-être pas d'accord, mais le gouvernement ne peut pas ignorer complètement ce que nous avons entendu jusqu'ici. Nous n'avons rien à examiner, ni loi, ni projet de loi. Le gouvernement doit mettre par écrit ce qu'il propose, sous la forme d'un projet de loi ou d'un document quelconque. . .

En tant que critique de la condition physique et du sport amateur, et compte tenu du fait que nous attendons les conclusions de la Commission d'enquête Dubin, je demande au président et au comité directeur d'envisager de limiter ou d'interrompre cet exercice et de passer à des priorités beaucoup plus importantes.

Le président: Nous allons faire du mieux que nous pourrons. Nous allons essayer de compresser le plus possible la liste des témoins. Vous avez été un membre très diligent du Comité, et vous avez participé à la plupart des audiences—je dirais même à toutes les audiences, je pense. Vous vous souviendrez que nous croyions au début que nous allions procéder beaucoup plus rondement. Je pense que nous allons arriver à comprimer les choses, et nous allons sûrement essayer de le faire en tout cas. Nous en reparlerons.

Je sais que les députés sont engagés dans bien d'autres activités, mais c'est ainsi que fonctionnent les comités parlementaires. Plus on avance, plus on découvre des éléments qu'il serait intéressant d'examiner, et il est utile, à cet égard, d'examiner différents éléments du secteur des transports et de répéter un certain nombre de points importants.

M. Keyes: Je suis d'accord avec vous, monsieur le président, et je pense. . .

Le président: C'est ce que nous allons faire.

M. Keyes: Ma frustration, c'est que. . .

Le président: Nous sommes tous frustrés.

M. Keyes: C'est juste. La frustration que j'éprouve en tant que membre du Comité, et c'est important, c'est que j'ai l'impression que tout se déroule à l'envers. Nous voyons l'honorable Doug Lewis, notre ministre des Transports. . .

Le président: Monsieur Keyes. . .

M. Keyes: Laissez-moi terminer. Le ministre des Transports va d'un aéroport à l'autre pour faire des choses que nous devrions faire. Il devrait être en train de se demander s'il serait opportun de déposer une loi ou un projet de loi sur la consommation de l'alcool ou des drogues. Le processus me semble inversé.

Le président: On ne peut pas tout avoir, et je ne vais pas m'embarquer dans une discussion là-dessus.

M. Keyes: Le processus est inversé. Je trouve cela frustrant.

Le président: C'est ainsi que fonctionne le nouveau système. Aucun de nous n'est tellement habitué à cela. Parce que le ministre a demandé au Comité d'examiner la question, nous pouvons proposer des choses, et il nous a d'ailleurs dit, le premier jour, qu'il comptait recevoir notre rapport. S'il avait des idées préconçues, compte tenu des témoignages que nous entendons, il n'obtiendra peut-être pas de nous ce qu'il attendait.

[Text]

I am amazed, from the opposition point of view, with respect, having sat over there for 20 years, that you are not excited about the potential challenge of coming up with a report that is actually going to influence legislation—not always just having to attack what the government proposes.

Mr. Keyes: But you are forgetting my primary remark: how many times do we have to be hit over the head before we realize—

The Chairman: Well, right now we are going to hit this bucket with the gavel and adjourn until Tuesday.

This meeting stands adjourned.

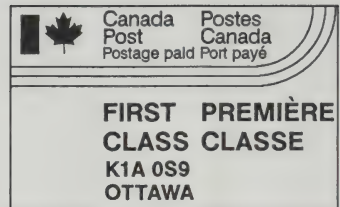
[Translation]

Après avoir été pendant 20 ans dans l'opposition, je suis étonné que vous ne soyez pas heureux à l'idée du défi de pouvoir présenter un rapport qui influera vraiment sur la législation—plutôt que de devoir toujours vous limiter à attaquer ce que le gouvernement propose.

M. Keyes: Mais vous oubliez ma première observation. Je vous demandais combien de fois nous allions devoir nous faire taper sur la tête pour comprendre. . .

Le président: Quoi qu'il en soit, pour l'instant, nous allons devoir ajourner nos travaux jusqu'à mardi.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Association of Professional Radio Operators:

Gary Wilson, President.

From the Canadian Rights and Liberties Federation:

Alex Cullen, Board Member.

TÉMOINS

De l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio:

Gary Wilson, président.

De la Fédération canadienne des droits et libertés:

Alex Cullen, membre du Conseil.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 43

Fascicule n° 43

Tuesday, May 1, 1990

Le mardi 1 mai 1990

Chairman: Patrick Nowlan

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Pursuant to the Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, a review of the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation"

Conformément à l'Ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, une étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada»

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin
Pierrette Venne—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Marc Bosc

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 1, 1990

(54)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:33 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider and Brian Tobin.

Acting Members present: Joe Fontana for Stan Keyes and Lyle Kristiansen for Iain Angus.

Other Members present: Ross Belsher and Robert Nault.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Human Rights Commission: Maxwell Yalden, Chief Commissioner. *From the Canadian Shipowners Association:* T. Norman Hall, President; Leslie MacArthur, Director, Marine Operations and Regulatory Affairs. *From the Seafarers' International Union of Canada:* Andrew Boyle, Secretary-Treasurer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35*).

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:08 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(55)

The Standing Committee on Transport met at 3:31 o'clock p.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Pat Nowlan and Larry Schneider.

Acting Members present: Ron Fisher for Les Benjamin, Joe Fontana for Stan Keyes and Lyle Kristiansen for Iain Angus.

Other Members present: Ross Belsher and Robert Nault.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Amalgamated Transit Union: Ken Foster, Executive Secretary; Randy Graham, President, Local 279; Wally Majesky, Consultant. *From the Canadian Bus Association:* Frank J. Trotter, Executive Director. *From CP Rail:* J.A. Linn, Vice-President, System Operations; D.V. Brazier, Assistant Vice-President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990 relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35*).

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 1^{er} MAI 1990

(54)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 33, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider et Brian Tobin.

Membres suppléants présents: Joe Fontana remplace Stan Keyes; Lyle Kristiansen remplace Iain Angus.

Autres députés présents: Ross Belsher et Robert Nault.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Commission canadienne des droits de la personne: Maxwell Yalden, président. *De l'Association des armateurs canadiens:* T. Norman Hall, président; Leslie MacArthur, directeur, Opérations maritimes et Réglementation. *Du Syndicat international des marins canadiens:* Andrew Boyle, secrétaire-trésorier.

Conformément à son ordre de renvoi daté du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada». (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35*).

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 12 h 08, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(55)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 31, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Pat Nowlan, Larry Schneider.

Membres suppléants présents: Ron Fisher remplace Les Benjamin; Joe Fontana remplace Stan Keyes; Lyle Kristiansen remplace Iain Angus.

Autres députés présents: Ross Belsher et Robert Nault.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du Syndicat uni du transport: Ken Foster, secrétaire exécutif; Randy Graham, président, local 279; Wally Majesky, expert-conseil. *De l'Association canadienne de l'autobus:* Frank J. Trotter, directeur. *De CP Rail:* J.A. Linn, vice-président, Opérations; D.V. Brazier, vice-président adjoint.

Conformément à son ordre de renvoi daté du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada». (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35*).

Ken Foster made a statement and, with Randy Graham and Wally Majesky, answered questions.

Frank J. Trotter made a statement and answered questions.

J.A. Linn made a statement and, with D.V. Brazier, answered questions.

At 5:28 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

Clerk of the Committee

Ken Foster fait un exposé puis, avec Randy Graham et Wally Majesky, répond aux questions.

Frank J. Trotter fait un exposé et répond aux questions.

J.A. Linn fait un exposé puis, avec D.V. Brazier, répond aux questions.

À 17 h 28, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Bosc

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, May 1, 1990

• 0933

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence, and I appreciate members being here close to 9.30 a.m., because we have a lot of witnesses today. I would now like to welcome to the witness table an interesting person who has contributed much to the public service of Canada. I have met him in different capacities as he has played his public service role. I refer to Mr. Max Yalden, Chief Commissioner of the Canadian Human Rights Commission. Mr. Yalden has had much experience with the bureaucracy of Ottawa.

I think this is the first time you have appeared before this committee in your present capacity. You have had at least as much experience in appearing before committees as I have had sitting up here as a chairman. I will let you take it away and introduce the person with you.

Mr. Max Yalden (Chairman, Canadian Human Rights Commission): Mr. Chairman, thank you very much for the opportunity to appear today. With me is Mr. John Hucker, the Secretary General of the Canadian Human Rights Commission.

• 0935

Let me make one thing very clear to begin with. In the commission's view, safety in the transport sector is of fundamental importance. The government has every right, and indeed we believe it has a duty, to ensure that the roads, the railways, the airways are safe for the travelling public.

We as a commission, and I personally, are just as concerned with safety as anyone else. We therefore agree fully that employees in safety-sensitive jobs need to be drug- and alcohol-free while on the job. Moreover, we agree with the view that I have seen quoted by the Minister of Justice and the press, that alcohol and drug testing may be acceptable in exceptional circumstances.

So the issue as we see it is not whether safety and drug or alcohol abuse are legitimate concerns. We agree on that. We have, however, two questions. Is there a problem of sufficient magnitude in the transport sector to justify mandatory random testing? If so, would the proposed strategy deal with the problem effectively?

In our judgment, the response to both those questions is no. We believe other principles that Canadians hold to be very important—for example, the right to be protected from unnecessary search or to be free from discrimination on the job—should take precedence.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 1^{er} mai 1990

Le président: Je vois que nous avons maintenant le quorum, et d'ailleurs, je tiens à remercier les députés de leur ponctualité, car nous avons beaucoup de témoins à entendre aujourd'hui. Je voudrais maintenant souhaiter la bienvenue à une personne très intéressante qui a bien servi le public canadien dans les divers rôles qu'il a joués au fil des ans. J'ai eu justement le plaisir de faire sa connaissance lorsqu'il remplissait ses autres fonctions. Permettez-moi de vous présenter, donc, M. Max Yalden, président de la Commission canadienne des droits de la personne. M. Yalden a une grande expérience de l'administration publique fédérale.

Je crois qu'il s'agit de la première fois que vous comparez devant le Comité des transports depuis que vous occupez votre poste actuel. Comme témoin, vous avez au moins autant d'expérience des comités de la Chambre que moi, comme président. Sans plus tarder, donc, je vous donne la parole en vous demandant de nous présenter la personne qui vous accompagne.

M. Max Yalden (président, Commission canadienne des droits de la personne): Monsieur le président, je vous remercie de votre invitation à comparaître aujourd'hui. Permettez-moi de vous présenter M. John Hucker, secrétaire général de la Commission canadienne des droits de la personne.

Permettez-moi tout d'abord de préciser ceci: la Commission est d'avis que la sécurité dans le secteur des transports est d'importance fondamentale. Le gouvernement a le droit, voire le devoir, de faire en sorte que nos routes, voies ferrées et couloirs aériens soient sécuritaires pour le public.

La Commission et moi-même, à titre personnel, avons la sécurité à coeur, comme tout le monde. Nous convenons donc parfaitement que les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports ne doivent pas travailler sous l'effet de l'alcool et des drogues. De plus, nous partageons l'avis du ministre de la Justice voulant que les tests de dépistage de l'alcool et de drogues peuvent s'avérer acceptables dans certaines circonstances exceptionnelles.

Il ne s'agit donc pas de savoir si la sécurité et la consommation abusive de drogues ou d'alcool constituent des préoccupations légitimes ou même si les tests de dépistage peuvent être opportuns. Nous sommes d'accord là-dessus. La Commission a, cependant, deux questions de base à formuler. Le problème est-il d'une assez grande portée pour justifier l'existence d'un programme obligatoire de dépistage de drogues? Si oui, la stratégie proposée serait-elle susceptible de résoudre efficacement le problème?

À notre avis, la réponse à ces deux questions est la même: non. Nous croyons que d'autres principes primordiaux, auxquels tous les Canadiens accordent une aussi grande importance, à savoir, le droit d'être protégé contre les fouilles inutiles et la protection à l'encontre de la discrimination en milieu de travail, doivent avoir la priorité.

[Text]

La Commission croit qu'aucun problème majeur de consommation abusive de drogues ou d'alcool n'a été démontré dans le secteur des transports. Notre jugement se fonde entre autres sur l'enquête effectuée par le ministère des Transports lui-même.

Par exemple, il y a eu six conducteurs de locomotives qui ont été mortellement blessés à la suite de collisions entre 1974 et 1988. Aucune de ces personnes n'avait obtenu un résultat de tests de dépistage supérieur à la limite légale d'alcoolémie correspondant à l'affaiblissement des facultés ou démontrant la consommation de drogues.

Des 17 pilotes commerciaux tués au cours d'accidents survenus en 1987 et 1988, aucun n'avait consommé de l'alcool. Un seul avait obtenu un résultat positif pour la consommation de cannabis et il était mort d'hypothermie, ayant pu faire atterrir son avion sur un lac gelé.

I will not continue with those examples, all of which are before members of the committee. Put more generally, as one of the Transport Canada studies notes:

... accident rates that involve substances like alcohol or drugs in the four regulated sectors of air, marine, bus, and truck are much lower than the rates for less regulated sectors or for the general population.

More important, these studies show that the use of drugs on the job is almost non-existent.

This committee is examining a proposal meant to ensure safer job performance. In our view, it is far from evident that mandatory random testing is an effective way to accomplish this objective. On the contrary, the best medical advice seems to suggest that a positive drug test tells us nothing meaningful about a person's ability to do his or her job. A positive drug test—and let me emphasize this—does not reveal impairment, when the substance was ingested, or in what amounts. Much less does it indicate dependence.

It should also be noted that drug testing is quite different from alcohol testing. As members know, blood alcohol levels obtained by administering a breathalyzer are a measure of impairment. This is not the case with urinalysis for drugs.

Drugs stay in an individual's system for various lengths of time. It is entirely possible that an individual could smoke marijuana on Friday night, say, and test positive on Monday morning. A positive test, therefore, shows only that the individual had contact with a drug at some earlier time.

• 0940

Even this assumes, of course, that the testing has been accurate, and aside from our more general concerns, the commission questions the practicalities of testing.

[Translation]

The Commission believes that no significant transportation safety problem related to drug or alcohol abuse has been shown to exist. We make that judgment on the basis of the surveys conducted, among others, by the Department of Transport itself.

For example, 6 train operators were fatally injured in collisions in the period from 1974 to 1988. Not one of them tested above the legal blood-alcohol limit for impairment or showed signs of drug use.

Of the 17 commercial pilots killed in accidents in 1987 and 1988, none was shown to have been drinking, and only one tested positive for cannabinoids; this last person died of hypothermia after successfully landing his small plane on a lake following engine failure.

Je n'ai pas l'intention de vous citer tous les exemples, puisque tous les membres du comité les connaissent déjà. Mais en termes plus généraux, tel que l'indiquait une étude de Transports Canada:

... le taux d'accident dus à la consommation d'alcool ou de drogues dans les quatre secteurs réglementés, notamment de l'aviation, du transport maritime, du transport par autobus et du camionnage, est bien inférieur au taux relevé dans d'autres secteurs moins réglementés et dans ce grand public.

Facteur encore plus important, les études ont démontré que la consommation de drogues au travail était presque inexistante.

Ce comité étudie une proposition visant à éliminer les problèmes de consommation d'alcool ou de drogues par les employés du secteur des transports. Il n'est cependant pas évident que le dépistage obligatoire des drogues constitue un moyen efficace de réaliser cet objectif. En fait, les meilleures expertises médicales semblent laisser croire qu'un résultat positif à un test ne révèle rien de significatif quant à la capacité de la personne de faire son travail. En d'autres termes—et permettez-moi de souligner ce point—le résultat positif d'un test de dépistage n'indique pas que les facultés d'une personne sont affaiblies et encore moins la toxicomanie ou l'usage abusif. De plus, les tests n'indiquent pas le moment où l'alcool ou une drogue ont été consommés, ni les quantités en question.

Notons ici que les tests de dépistage des drogues diffèrent beaucoup de ceux qui tentent de déceler la présence d'alcool. L'alcoolémie, mesurée par l'utilisation d'un alcootest, est une mesure véritable de l'affaiblissement des facultés; tel n'est pas le cas pour l'analyse en laboratoire d'un échantillon d'urine.

Les drogues sont présentes dans le corps d'une personne pendant diverses périodes, et il est fort possible qu'une individu puisse fumer du cannabis un vendredi soir et obtenir un résultat positif le lundi matin suivant. Un test positif ne fait donc qu'indiquer qu'un employé a consommé une drogue à un moment donné.

Cela suppose, évidemment, qu'un test positif soit précis. En plus de ces considérations plus générales, la Commission remet en question le caractère pratique des tests de dépistage.

[Texte]

For example, can the exacting procedures required to ensure a high level of accuracy be found in the field? It is difficult enough, we believe, in a lab setting. How much more difficult it would be on board a ship, or at a remote railway division point.

These are not ivory tower questions. They are very widely shared concerns. The standing committee on health and welfare of the House, for example, recommended in 1987 that employers not introduce mass testing, and went on to say that even in exceptional cases in which drug use by employees constitutes a real risk to safety testing should be introduced only if "the employee has shown evidence of impairment or of performance difficulties".

The Canadian Medical Association opposes routine pre-employment drug screening. Among other reasons, they say "it is questionable whether the irresponsible behaviour of some drug users justifies pre-employment or routine testing of normal, healthy individuals".

A special committee of the Ontario section of the Canadian Bar Association has come to similar conclusions.

Looking further afield, outside our borders, it is my understanding neither Great Britain nor France nor, to the best of my knowledge, any other EEC country has a mandatory testing program in the transport sector.

Finally, we have been in touch with the International Civil Aviation Organization, who have told us in a reply:

present legislative provisions represent a sufficient safeguard for the safety of international civil aviation

and that

random testing does not constitute a solution to the problem.

Mr. Chairman, if no problem has been shown to exist, and if the testing is a poor indicator of ability to do a job, we must seriously question the point of the proposal the committee has under review, let alone the degree to which it would affect fundamental rights.

Let there be no mistake about it, Mr. Chairman, implications for human rights and freedoms are real and significant. Before adopting a program that would invade the privacy of many thousands of Canadians and deny some of them the right to work, we should be very sure it is necessary.

We believe the transportation sector is already sufficiently regulated to deal with drug or alcohol abuse in the workplace, whether through the Railroad Act or the Pilotage Act or appropriate provisions of the Criminal Code.

Dans la plupart de ces cas, des examens médicaux ordinaires et des observations faites au travail par un supérieur ou par un collègue constituent un moyen suffisant et plus sûr de déterminer l'affaiblissement des facultés que les tests de dépistage envisagés par le ministère.

[Traduction]

Par exemple, est-ce que les méthodes rigoureuses exigées pour assurer le haut degré de précision des tests peuvent être appliquées en pratique? Il est déjà difficile de garantir la précision en laboratoire; on imagine alors que cela devient beaucoup plus difficile à bord d'un navire, ou dans un service ferroviaire éloigné.

Nous ne sommes pas enfermés dans une tour d'ivoire, et il s'agit de questions qui doivent nous préoccuper vivement. Ainsi, en 1987, le Comité permanent sur la santé et le bien-être a recommandé que les employeurs n'adoptent pas de contrôles aléatoires ou exhaustifs de dépistage des drogues, et il était même d'avis que les tests de dépistage ne devraient pas être adoptés que si l'employé a fait preuve d'un affaiblissement de ses facultés ou de difficultés à exécuter ses tâches.

L'Association médicale canadienne a dit s'opposer au dépistage systématique des drogues lors de l'embauche, entre autres parce que: «on peut se demander si le comportement irréfléchi de certains toxicomanes justifie les tests de dépistage chez les personnes normales et bien portantes, lors de leur embauche ou de façon systématique».

Un comité spécial de la section ontarienne du Barreau canadien a tiré des conclusions semblables sur cette question.

Quant à ce qui se fait à l'extérieur du Canada, je crois comprendre que ni la France ni l'Angleterre ni le reste de la Communauté européenne n'ont de programmes de dépistage obligatoire dans le secteur des transports.

En dernier lieu, l'Organisation de l'aviation civile internationale nous écrivait récemment que

les actuelles dispositions législatives représentent une garantie suffisante de sécurité pour l'aviation civile. . .

et que

le dépistage aléatoire ne constitue pas une solution aux problèmes.

Monsieur le président, si l'on a démontré l'existence d'aucun problème, et si les tests de dépistage sont une mauvaise indication de la capacité d'une personne d'effectuer son travail, nous devons sérieusement remettre en question l'argument de la proposition qu'examine le comité, et, à plus forte raison, le degré jusqu'auquel celui-ci limiterait les droits fondamentaux.

Qu'on ne s'y méprenne: les répercussions quant aux droits et libertés de la personne sont réelles et importantes. Avant d'adopter un programme qui nuira à la vie privée de plusieurs milliers de Canadiens et qui priverait certains du droit de travailler, nous devons nous assurer que le programme est nécessaire.

Nous croyons que le secteur des transports est déjà suffisamment réglementé pour contrôler l'usage abusif de l'alcool ou des drogues en milieu de travail, que ce soit par l'entremise de la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le pilotage ou diverses dispositions du Code criminel.

In most circumstances, routine medical examinations and observation on the job by a supervisor or a fellow employee are sufficient and more reliable means of determining impairment than testing of the type envisaged by the Department of Transport.

[Text]

L'argument appuyant le dépistage en général demeure pour nous très peu convaincant. J'ai peine à croire, par exemple, que le personnel chargé de la sécurité d'un aéroport ou que des membres d'équipage qui sont observés quotidiennement au travail par les supérieurs, par les collègues, par des milliers de passagers pourraient réussir à dissimuler l'affaiblissement de leurs facultés causé par la consommation de drogues ou d'alcool. Dans de telles circonstances, à quoi servirait le dépistage obligatoire?

Very frankly, I find mandatory random drug testing to be more than a little insidious. It is based on the premise that if one has nothing to hide, one has nothing to fear. It then follows, so goes the argument, that in spite of the intrusive and embarrassing nature of testing, in spite of the consequences for a person's capacity to earn a living, there is no rational basis for opposing it.

Our view in the Human Rights Commission is quite different. We do not believe an individual should be indifferent to mandatory search—for this is what it amounts to—simply because they are said to have nothing to hide.

The question that inevitably arises is where all this will end. Are all employees eventually to submit to the indignities of urine testing, as the concept of safety is stretched further? Will employers begin screening the work force for sexually transmitted diseases, or for other medical conditions irrelevant to the job? There is very good reason, I suggest, for all of us to be concerned.

• 0945

In conclusion, Mr. Chairman, let me say again that we in the Human Rights Commission do not claim that drug testing is never permissible in any situation. But we do say that mandatory random drug testing is neither necessary nor effective in the circumstances for which it is proposed.

The commission holds to the principal that people should not be discriminated against without just cause in their employment. We believe, in all but exceptional circumstances, the inference from a positive drug test to impaired performance, and public risk is just too weak a logical chain on which to base highly intrusive mandatory testing, and is potentially a denial of the right to work.

Thank you, Mr. Chairman; I would be happy to try to answer questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Yalden, for that very powerful brief and for summarizing its highlights so that we can try to get back on schedule.

Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): I join the chairman in thanking you, Mr. Yalden, for your presentation. You have made it very clear to this committee that the Human Rights Commission of Canada is not much enamoured of the concept, very broadly painted in terms of the strokes—we do not know the details—proposed by the Minister of Transport.

He is really fishing here in kind of a movable feast. We do not know what we are dealing with. We have not seen legislation. You have made it very clear that you do not believe there is a proven need in the transport sector for this kind of legislation.

[Translation]

The argument for testing in other situations is far less convincing. It is hard to believe, for example, that airport security personnel or cabin crews, who are daily observed on the job by supervisors, fellow workers and thousands of passengers, could successfully hide an alcohol or drug impairment. In such circumstances, what benefit would be achieved by mandatory testing?

En toute sincérité, je trouve que toute cette question du dépistage des drogues a un caractère insidieux, puisqu'il se fonde sur le principe que l'on n'a rien à craindre si l'on n'a rien à cacher. Il s'ensuit qu'en dépit du caractère importun et gênant des tests de dépistage, et qu'en dépit des conséquences que le dépistage peut avoir sur la capacité d'une personne de gagner sa vie, il n'y aurait aucune raison logique de s'y opposer.

La Commission ne partage pas cette opinion. Nous ne croyons pas que les citoyens doivent être indifférents à une fouille obligatoire—et c'est ce dont il s'agit—tout simplement parce qu'ils n'ont rien à cacher.

Il s'agit inévitablement de savoir où cela arrêtera. Est-ce que tous les employés devront à la longue se plier à l'indignité d'un examen d'urine en laboratoire, alors que le concept de sécurité s'appliquera démesurément? Les employeurs commenceront-ils à contrôler leur personnel pour déceler les maladies vénériennes ou d'autres maladies n'ayant aucun rapport avec le travail? Nous avons de quoi nous inquiéter.

Pour terminer, monsieur le président, je tiens à réitérer notre position: non pas que les tests de dépistage des drogues ne soient jamais permis, mais qu'ils ne sont ni nécessaires ni efficaces dans des situations pour lesquelles on les a proposés.

La commission part du principe que l'on ne doit exercer aucune discrimination au travail sans motif raisonnable, dans toutes les circonstances, sauf exceptionnelles, le lien entre un test de dépistage positif et l'affaiblissement du rendement au travail et les risques pour le public est trop tenu pour justifier le dépistage obligatoire important et ultimement, le refus du droit au travail.

Merci, monsieur le président, je serais maintenant heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Yalden, pour cet excellent mémoire et d'avoir bien voulu accepter de ne nous en présenter que les faits saillants, afin que nous puissions respecter notre horaire.

M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte): J'aimerais également vous remercier, monsieur Yalden, pour votre exposé. D'après vos remarques, il est clair que la Commission canadienne des droits de la personne n'aime pas beaucoup le concept—jusqu'ici assez peu clair, puisque nous n'en avons pas les détails—proposés par le ministre des Transports.

Ce qu'il propose vraiment, c'est une de valissage très large. Nous ne savons même pas de quoi il s'agit au juste. Nous n'avons pas encore vu de projet de loi là-dessus. D'après vous, il n'existe même pas de problèmes d'une ampleur suffisante dans le secteur des transports pour justifier ce genre de programme ou projet de loi.

[Texte]

You pointed out the pitfalls of the current ability to analyse a drug test and to come to any meaningful conclusion. It is questionable, at best. You find this whole concept "more than a little insidious". You say, however, that in certain circumstances you do not necessarily oppose drug testing. There may be some extreme examples that warrant drug testing.

I want to come at this perhaps a little differently. I want to ask you what kinds of situations you envisage that would warrant drug testing. You make it clear that there are not many.

Mr. Yalden: Those in which we see some evident justification are post-accident tests, number one; number two would be "for cause" tests. This is where there is some reason to believe through observation, whether by one's superiors or one's colleagues, that a person's performance is impaired or likely to be impaired and therefore a test is justified.

There may be certain extreme circumstances of people working in very highly safety sensitive jobs in isolated conditions where there is no supervision and so on. This area may be largely hypothetical. It would be incumbent on management, on the employer, to show that there were such situations. If testing were justified in such situations, it would be, as the jargon of our trade has it, a "bona fide occupational requirement", and the commission could accept that.

There are other areas where I think the hon. members may have an interest that are more difficult for interested observers, those who are concerned with this issue, and particularly our commission, to deal with. One of them is the regular medical exam, which pilots, for example, have to undergo periodically. Depending on their age, I think it can be a couple of times a year or perhaps more. It is once a year for younger individuals.

Should such a test include automatic testing for drugs? What should be the conclusions drawn if it does? I think these are more difficult questions.

• 0950

Acting as a commission in a formal sense, I believe that in the case of a complaint we would have to await proof from the employer that these tests were necessary and that they were accomplishing something.

Mr. Tobin: What about pre-employment?

Mr. Yalden: Pre-employment, I think, is the same kind of thing. Again, there are borderline cases, conceptually speaking, as the hon. member knows.

[Traduction]

Vous avez parlé des risques associés aux tests de dépistage du point de vue de leur analyse et de la possibilité d'en tirer des conclusions valables. Vous dites vous-même que c'est assez douteux. Pour vous, ce concept a un caractère insidieux. Cependant, vous précisez que, dans certaines circonstances, vous ne vous opposez pas nécessairement à ce genre de test. Ainsi dans certains cas extrêmes, il serait tout à fait justifié de prévoir des tests de dépistage.

J'aimerais adopter une approche quelque peu différente, et voilà pourquoi je vous demanderais de nous préciser les circonstances dans lesquelles un test de dépistage serait justifié. Je pense que vous dites assez clairement qu'il n'y en a pas beaucoup.

M. Yalden: Eh bien, de tels tests seraient peut-être justifiés, selon nous, à la suite d'accidents, par exemple, ou si l'on avait des raisons de soupçonner une consommation excessive de drogue ou d'alcool—c'est-à-dire si les supérieurs ou les collègues d'un employé constatent que celui-ci a des facultés affaiblies en milieu de travail, et qu'un test est donc justifié.

Ces tests pourraient également être justifiés dans des circonstances assez particulières, c'est-à-dire dans le cas d'employés dont le travail est fortement relié à la sécurité du public et qui doivent travailler dans des conditions d'isolement où il n'existe aucune surveillance. Il est possible que ce genre de travail soit rare et peut-être même inexistant. Mais il incomberait à la direction, donc à l'employeur, de prouver l'existence de ces situations extrêmes. Si l'on permettait l'administration de tests dans de telles circonstances, il faudrait que ce soit une véritable condition d'emploi; si c'était le cas, la commission n'y verrait pas d'inconvénient.

Par contre, il y a d'autres questions qui intéressent certainement les députés mais qui sont beaucoup plus difficiles à régler, non pas seulement pour la commission, mais pour tous ceux qui s'intéressent à la chose et qui sont inquiets devant cette situation. Il y a, par exemple, la question de l'examen médical régulier que tous les pilotes doivent subir périodiquement. Selon leur âge, je crois qu'ils doivent le passer plusieurs fois par année, sinon plus. C'est moins fréquent pour les personnes moins âgées.

Est-ce qu'un tel examen devrait comprendre automatiquement un test de dépistage des drogues? Que doit-on conclure si l'on constate effectivement la consommation de telles substances? Pour moi, ce sont des questions beaucoup plus difficiles à résoudre.

Si la commission devait recevoir une plainte officiellement, je crois qu'il nous faudrait attendre que l'employeur prouve que ces tests étaient nécessaires et qu'ils devaient servir à démontrer quelque chose.

M. Tobin: Et que faites-vous des tests de sélection préliminaire?

M. Yalden: Dans le cas de la sélection préliminaire, ce serait la même chose. Mais vous savez très bien que, théoriquement, les tests de sélection préliminaire peuvent être assez délicats.

[Text]

Some of these pre-employment tests are really post-employment in the sense that you have just been employed subject to your passing the medical. Everyone agrees that if you are going to fly a 747 you should pass a medical, obviously. If you do not pass the medical, you are de-employed, as it were. You are not taken on. It is conditional employment.

I think the question of whether drug testing should be involved in this is one that we would have to consider very fully because, as I said at the top of my statement, as travelling public we are as interested in safety in that sector as anyone else.

I think a test in the pre-employment situation, or immediate post-employment, or in the regular medical exam situation, is carried out in the nature of things by a doctor in a private situation. The doctor is presumably giving the person involved in this a number of other tests besides drug tests. I think the doctor is required to certify in such situations that the individual in question is fit to take the job. He makes that judgment on the basis of his medical expertise. I think that is a very, very different state of affairs from pulling out pilots and saying, you, you and you—

Mr. Tobin: Random drug testing.

Mr. Yalden: —go into the nearest washroom and give us a urine sample. We are going to hand it over to some lab that may or may not give us a good result.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I appreciate Mr. Yalden's answer because it gives us a sense of where the Human Rights Commission is and the extent to which it has considered this whole question.

So far on the issue of drug testing essentially we are being told that post-accident or for cause—"for cause" being a term we all understand but is legally undefined. Assuming the government were to pursue the strategy of random drug testing, and assuming that somebody says they believe their rights have been violated and they are going to the Canadian Human Rights Commission because they want it in their corner, can you tell us now what the disposition of the Canadian Human Rights Commission would be? Would we see the Human Rights Commission taking the case of an individual who believes their rights have been violated to court to seek to have those rights respected? Have you given that consideration yet? I assume from your brief that the answer is yes.

Mr. Yalden: Yes, we have given it consideration. I am sure the hon. member will understand that I am not in a position to anticipate what may be a decision of a quasi-judicial commission like the Human Rights Commission. But we will take complaints. I was going to go on to say of that I can be quite sure because we have at the moment half a dozen complaints.

Mr. Tobin: Are they on pre-employment?

[Translation]

Dans certains cas, les tests de sélection préliminaire ne sont absolument pas préliminaires, puisque l'employeur a déjà décidé de vous embaucher sous réserve des résultats de votre test médical. Il est facile de comprendre que, si vous devez piloter un 747, vous devez évidemment passer avec succès un examen médical. Autrement dit, si votre examen médical révèle que vous êtes inapte, vous n'êtes pas vraiment mis à la porte puisque vous n'avez jamais été véritablement embauché. L'examen médical est alors une condition d'emploi.

Quand à inclure à l'examen médical le test de dépistage des drogues, il faut se poser la question avec beaucoup de sérieux, car comme je l'ai dit au début de ma déclaration, les voyageurs sont tout aussi intéressés à la question de la sécurité que n'importe qui d'autre.

Les examens médicaux de sélection préliminaire, ou qui sont administrés immédiatement après l'embauche, se font généralement dans le cabinet privé d'un médecin, comme si c'était un examen médical courant. On peut alors supposer que le médecin administre à l'intéressé toute une série d'autres tests, outre celui de dépistage des drogues. C'est le médecin qui doit ensuite déclarer par certificat le patient apte à remplir les conditions d'emploi. Il le fait en se fondant sur les résultats médicaux des tests. C'est une autre paire de manche que de demander à des pilotes au hasard de...

M. Tobin: Comme pour le dépistage au hasard des drogues.

M. Yalden: ...se rendre aux toilettes les plus proches pour vous donner un échantillon d'urine. Cet échantillon, vous allez l'envoyer à un laboratoire quelconque qui vous renverra un résultat positif ou non.

M. Tobin: Monsieur le président, je suis content de savoir ce qu'en pense M. Yalden, parce que cela nous donne une idée de ce qu'en pense aussi la Commission des droits de la personne, et cela prouve aussi qu'elle a bien étudié la question.

Revenons au dépistage des drogues. On peut effectuer des tests à posteriori s'il survient des accidents, ou encore pour des motifs valables, expression nébuleuse du point de vue juridique quoique facile à comprendre. Supposant que le gouvernement décide de mettre en vigueur sa stratégie de dépistage au hasard des drogues, et supposons aussi qu'un intéressé s'estime lésé dans ses droits et qu'il se tourne vers la Commission canadienne des droits de la personne pour le défendre, quelle serait la position de la Commission canadienne des droits de la personne? D'après vous, serait-elle encline à protéger celui qui s'estime lésé dans ses droits et à plaider sa cause devant les tribunaux? Y avez-vous songé? D'après ce que j'ai lu de votre mémoire, je crois que c'est ce que vous feriez.

M. Yalden: Oui, nous nous sommes posé la question. Mais le député comprendra bien que je ne suis pas en mesure de présumer quoi que ce soit du jugement que pourrait porter un tribunal quasi judiciaire comme la Commission canadienne des droits de la personne. Mais je puis vous assurer que nous recevons les plaintes, puisque nous en avons actuellement une demi-douzaine d'inscrites.

M. Tobin: Concernent-elles tous les tests de sélection préliminaire?

[Texte]

Mr. Yalden: On pre-employment, mostly, and they are under investigation at the moment. They are from the transportation sector and there are about half a dozen in front of me.

Mr. Tobin: You are acting on behalf of the—

Mr. Yalden: We have taken the complaints from individuals who say that they were subject to discriminatory practices by the employers who are in the transport sector.

Mr. Tobin: Have you drawn conclusions yet, Mr. Yalden?

Mr. Yalden: No. They are under investigation and they will be brought to the commission, I assume, fairly soon.

Mr. Tobin: So we can assume that if such legislation were to become the law of the land, including in particular random drug testing, your commission would be extremely busy.

Mr. Yalden: I should think that is the case. I use these words and perhaps I should not, but we would be in the corner of those who feel their rights have been violated.

Depending on the way a case were to go, and this is entirely hypothetical—as I said, I cannot prejudge the commission's decisions—I think it highly likely that if a case were to be accepted, if there were to be a decision of the Human Rights Tribunal that there had been a discriminatory act, I do not doubt, were there legislation, that it would be appealed to the Federal Court and thence to the Supreme Court.

• 0955

Even if a Charter challenge was going on at the same time, and likely would be, you would get to the Supreme Court in reasonably short order after the legislation and the court would tell us then whether or not it was in keeping with the Charter or the Human Rights Act.

The Chairman: I must say Mr. Tobin's question has clarified, I think very clearly, your position. You are of course very much aware, Mr. Yalden, of the decision of the Supreme Court of the United States just yesterday on this very issue of testing. We do not have to get into that yet, but this thing has obviously been in the courts. It was in *The Globe and Mail* and *The Montreal Gazette* this morning, interestingly enough. In a wire service story out of Washington it said:

The U.S. Supreme Court yesterday approved another controversial government drug-testing program allowing mandatory random urinalysis for 30,000 air-traffic controllers, railway inspectors and other transport department workers.

It was the latest ruling in which the court sided with the government since the landmark decision last year upholding drug and alcohol tests for U.S. customs agents and railway workers involved in accidents or safety violations.

That is just a wire service story, but obviously there is litigation. It is certainly quite topical.

[Traduction]

M. Yalden: Oui, pour la plupart, et elles font actuellement l'objet d'enquête. J'en ai reçu environ une demi-douzaine qui proviennent toutes du secteur des transports.

M. Tobin: Au nom de qui...

M. Yalden: Nous avons reçu des plaintes de particuliers qui s'estimaient lésés par des pratiques discriminatoires utilisées par leurs employeurs dans le secteur des transports.

M. Tobin: Avez-vous déjà porté votre jugement, monsieur Yalden?

M. Yalden: Non. Ces plaintes font encore l'objet d'enquête et je crois qu'elles seront portées d'ici peu devant la Commission.

M. Tobin: Il nous faut donc supposer que si le Parlement décidait d'adopter une loi dont l'un des règlements avait pour effet le dépistage aléatoire des drogues, votre commission serait extrêmement occupée.

M. Yalden: Sans doute. Je ne devrais peut-être pas le dire, mais nous nous porterions sans doute à la défense de ceux qui se sentent lésés dans leurs droits.

Je répète que je ne peux rien présumer des jugements que porterait la Commission, mais selon l'issue de la cause—c'est-à-dire que si une cause devait être acceptée et que le Tribunal des droits de la personne jugeait qu'il y a eu discrimination, je ne doute pas que, l'affaire serait portée devant la Cour fédérale, puis la Cour suprême.

Et même s'il devait y avoir en même temps contestation en vertu de la Charte—ce qui me semble probable—je pense qu'on pourrait porter l'affaire devant la Cour suprême assez rapidement, et on pourrait par conséquent savoir si l'on enfreint ou non la Charte ou la Loi sur les droits de la personne.

Le président: La question de M. Tobin a permis, me semble-t-il, de préciser très clairement votre position. Monsieur Yalden, vous connaissez sans doute le jugement qu'a porté tout juste hier la Cour suprême des États-Unis sur la question des tests de dépistage. Nous n'en sommes pas encore là au Canada, mais il semble qu'aux États-Unis l'affaire est déjà été portée devant les tribunaux, comme le signalait ce matin le «Globe and Mail» et la «Gazette de Montréal». D'après l'article d'un service de dépêche de Washington:

La Cour suprême des États-Unis approuvait hier un autre programme gouvernemental controversé sur le dépistage des drogues obligeant quelque 30,000 contrôleurs du trafic aérien, inspecteurs de chemins de fer et autres travailleurs dans le secteur des transports à se soumettre à des examens d'urine effectués au hasard.

Dans ce dernier jugement, les tribunaux ont encore une fois fait cause commune avec le gouvernement et ce depuis le jugement sans précédent de l'année dernière maintenant les tests de dépistages de drogue et d'alcool pour tous les agents des douanes et employés des chemins de fer américains impliqués dans des accidents ou dans des infractions au code de la sécurité.

Vous voyez donc qu'il y a contestations.

[Text]

I must say I am glad Mr. Tobin clarified that, because if he had not and other members had not, I was going to ask you... It is very clear what you are totally against and members do not have to waste much time questioning that. I am glad he clarified the post-accident, as I understand it, and the for-cause. Then you get into the areas of pre-employment, post-employment or conditional employment, and some of those are in grey areas. That is your evidence.

Mr. Yalden: That is right, sir. Let me just repeat that we think the onus will be on the employer to establish that there was a bona fide requirement for those tests.

Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke): I would like to begin by thanking Mr. Yalden and the Canadian Human Rights Commission for intervening early in a public way to set out at least some of their concerns with the whole thrust of this kind of legislation and what I think is almost the lynch-mob psychology on the war on drugs that has developed in North America over the period of the last one or two years. Because of that, I think we are in danger of falling into the trap in which even the U.S. Supreme Court seems to be falling, but they tend to reflect public opinion quite often, perhaps a little quicker and more readily than prudence might warrant.

In the case of pre-employment testing, could I get just very quickly your concerns about that particular area. It is one of the areas I do not think you really ruled out, but if we were to go into pre-employment testing, there are areas of a great deal of concern—for instance, how does someone have any review? Applicants for employment are some of the people almost without rights in Canadian society. They have virtually no organization to protect them other than the statutory one such as yourself. Most people are not quick to jump for that kind of assistance. Perhaps you could just expand on what some of your concerns might be in that regard.

Mr. Yalden: Coming at it from a human rights perspective, what we say in general about pre-employment or conditional employment or immediate post-employment testing, medical and otherwise, is that if a person has gotten that far, one has to assume that person is fit for the job, is qualified for the job and therefore may well even have been engaged conditionally.

In that circumstance that individual is going to be denied a right to work for a medical reason. That can, depending on the circumstances, under the Human Rights Act represent a discriminatory practice on the grounds of disability. That is where we come at it with the drug testing.

If among other things a positive drug test result is obtained and the person is denied a job or dismissed from a job he had had conditionally, depending on the circumstances there could be a case of discrimination on grounds of perceived disability. He or she was dismissed because of a positive test which, in the eyes of an employer, suggests drug use which is a dependency.

[Translation]

Je suis content que M. Tobin ait précisé la situation, parce que si lui ou l'un de ses collègues ne vous avaient pas posé la question, je l'aurais sans doute fait... Il est facile de voir ce que vous êtes prêts à défendre ou non, et cela évite aux membres du Comité de perdre leur temps en posant des questions inutiles. Donc, merci à M. Tobin d'avoir tiré au clair la question des tests à posteriori, et celle des tests pour motifs valables. À l'exception de ces cas-là, les autres tests de sélection préliminaire, après l'embauche ou comme condition d'emploi sont plus difficiles à justifier, si je vous ai bien compris.

M. Yalden: C'est exact. Je répète que, d'après nous, ce sera à l'employeur de prouver qu'il avait une bonne raison de justifier ces tests.

M. Kristiansen (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Tout d'abord, merci à M. Yalden et à la Commission canadienne des droits de la personne d'être intervenus si tôt en cours de débat pour exposer leurs préoccupations devant ce type de projet de loi éventuel et devant cette chasse aux sorcières que se révèle être la guerre que l'on mène en Amérique du Nord aux drogues depuis un ou deux ans. Voilà justement pourquoi nous risquons de tomber dans le piège dans lequel il semble même que la Cour suprême des États-Unis vient de tomber, elle qui reflète la plupart du temps l'opinion publique et qui se prononce peut-être un peu plus rapidement que ne le justifierait une certaine prudence.

Puis-je savoir rapidement ce que vous pensez des tests de sélection préliminaire, avant l'embauche. Je ne crois pas que vous vous soyez clairement prononcés là-dessus, mais si nous devons opter pour des tests précédant l'embauche, il y aurait plusieurs questions à se poser comme, par exemple, comment est-il possible pour quelqu'un de faire réévaluer les résultats de son test. Les postulants à un emploi sont parmi ceux qui ont le moins de droit dans la société canadienne. En effet, personne n'est là pour les protéger, à l'exception peut-être de votre Commission. Or, la plupart de ces gens hésitent à avoir recours à une instance statutaire comme la vôtre pour les aider. Cela vous préoccupe-t-il?

M. Yalden: Du point de vue général des droits de la personne, lorsqu'une personne fait toutes les démarches pour obtenir un emploi et qu'elle se rend à l'étape de la sélection préliminaire, ou de l'examen médical comme condition d'emploi ou à l'examen médical suivant immédiatement l'embauche, nous pouvons supposer au départ que cette personne-là est apte à remplir l'emploi, qu'elle est qualifiée, et qu'on l'a donc embauchée conditionnellement.

Or, dans les circonstances que vous décrivez, il se trouve qu'on refuse à cette personne-là le droit de travailler pour un motif d'ordre médical, ce qui, selon les cas et en vertu de la Loi sur les droits de la personne, constitue une pratique discriminatoire pour motif d'incapacité. Voilà comment nous considérons les tests de dépistage des drogues.

Si les tests de dépistage des drogues sont positifs et que l'on refuse à quelqu'un un emploi, ou qu'on le renvoie d'un emploi qu'on lui a accordé conditionnellement, je pense qu'il pourrait être possible d'invoquer la discrimination pour motif de perception d'incapacité. Autrement dit, l'employeur renvoie cette personne sous prétexte que les résultats sont positifs ce qui, à ses yeux, implique qu'elle s'adonne à l'usage des drogues.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

Whether or not the person is in fact dependent, in human rights law it is not necessary to show, because perceived dependency can be sufficient.

Leaving aside the privacy problems, we come at it from the point of view of discrimination in denial of a right to work. We are saying that if that is to be done, there must be a bona fide occupational reason for doing it. The employer has to show that there is evidence of some sort of impaired behaviour, or potential impaired behaviour, that warrants not taking a person on as a pilot or as a truck driver, or a railway engineer, or whatever that is.

If there is no bona fide occupational requirement, then notionally we could be in a situation where discrimination could be shown to exist and where presumably we are being very hypothetical. Presumably a human rights tribunal would so decree and would order restitution of some sort.

I cannot be more precise than that, because while it is easy enough to say, okay, we agree with tests for cause, or we do not agree with random testing of everybody, when you are getting a situation in which someone goes in either for a regular annual medical checkup who is already an employee, or goes in for a thorough medical check-up in order to confirm his employment or her employment, there may be all sorts of thing revealed by that medical check-up having nothing to do with drugs but that could also result in their not getting the job, and in their coming to us.

For example, one would be controlled epilepsy, or a diabetic who takes insulin and as a result is told he cannot have such and such a job because there is a fear of a diabetic reaction. We have cases of that sort on a regular basis. The drug situation comes close to that.

Mr. Kristiansen: Your testimony and that of others we have heard would suggest the opportunities for error, both in judgment or in terms of test results, are so wide and the implications are potentially so severe, especially when you consider primary testing, who does it and under what conditions. . . and you address some of those here. If we get into this regime at all, should there not be any earlier or on-the-spot review of any decision, or the right to make a decision?

I know you have suggested we should exclude airline security personnel and others around airports, but we are talking here about mechanics, maintenance workers in the transportation field. These have all been lumped in, virtually tens of thousands of employees who are considered for coverage. For instance, before any report can be made by whatever agency conducts the testing, should we not require that there should be secondary testing and not just the

Que la personne s'adonne ou non en réalité à la drogue importe peu puisque, d'après les droits de la personne, il suffit qu'il y ait perception de dépendance.

Laissons de côté les questions de protection de la vie privée: d'après nous, il s'agit de discrimination puisque l'on refuse à quelqu'un le droit au travail. Par conséquent, si l'employeur veut justifier l'administration de ces tests, il doit pouvoir fournir un motif valable du point de vue professionnel. L'employeur doit démontrer, preuve de comportement avec facultés affaiblies ou de possibilité d'affaiblissement des facultés à l'appui, qu'il ne peut embaucher quelqu'un comme pilote, chauffeur de camion ou conducteur de locomotive, par exemple.

Si l'employeur ne peut justifier sa décision par un motif valable du point de vue professionnel, on pourrait alors se trouver devant une possibilité de discrimination, et je parle de façon hypothétique. On peut présumer qu'un tribunal des droits de la personne en jugerait ainsi et ordonnerait un dédommagement quelconque.

Je regrette de ne pouvoir être plus précis. C'est facile d'affirmer que nous prônons les tests de dépistage s'ils sont motivés et que nous rejetons l'idée d'imposer au hasard des tests à tout le monde. Cependant, lorsque celui qui est déjà employé va subir son examen médical annuel courant, ou que celui qui veut faire confirmer son emploi se présente à un examen médical approfondi, il se peut que l'examen en question révèle toutes sortes de choses qui n'ont rien à voir avec les drogues, mais qui incitent tout de même l'employeur à retirer l'emploi à l'intéressé, qui se tourne alors vers nous.

Quelqu'un pourrait, par exemple, être épileptique et utiliser des médicaments pour contrôler sa maladie, ou être diabétique, et se soigner à l'insuline; il arrive régulièrement que l'on refuse à ces gens des emplois parce que l'on craint des troubles épileptiques ou diabétiques. Cela ressemble beaucoup au cas des drogues.

M. Kristiansen: D'après votre témoignage et celui de certains autres, on a l'impression que les possibilités d'erreurs de jugement et de tests sont à ce point grandes et que les conséquences peuvent être à ce point graves –surtout s'il s'agit de tests préliminaires –que l'on est en droit de se demander qui peut bien effectuer ces tests et dans quelles conditions. Vous en avez parlé brièvement. Si le Parlement décidait d'opter pour cette stratégie, ne devrait-il pas prévoir aussi une remise en question sur-le-champ ou le plus rapidement possible de toute décision, comme une sorte de droit d'appel?

Je sais que vous avez suggéré d'exclure tout le personnel de la sécurité aérienne et les autres qui travaillent dans les aéroports, mais je parle ici des mécaniciens, ou des employés à l'entretien, qui travaillent tous dans les transports. Il s'agit peut-être de quelques dizaines de milliers d'employés qui seraient tous visés par ce règlement. Autrement dit, avant que celui qui effectue le test ne puisse se prononcer de façon définitive, ne devrait-on pas exiger qu'il y ait un deuxième

[Text]

immuno-assay urine testing in the first place, as well as a possible immediate review mechanism? If we wait months for a commission such as yours to have time to deal with the subject, provided it ever gets referred in the first place, there will be a great many people who may be severely and adversely impacted.

Mr. Yalden: We come now to the question of the type of testing to be done, and the methods of confirming test results and so on.

I agree with what I think is the line of the hon. member's questions and comments, namely that there should be rigorous ways of checking out these results.

I am not a scientific person and therefore it is not going to make a lot of sense for me to talk about enzyme immuno-assay techniques versus chromatography mass spectrometry results, but without necessarily being expert enough to understand the meaning of those terms we know there are types of tests that are less reliable than other types of tests that are somewhat more complicated but more reliable. I should think, and our commission believes, that the less reliable tests, the immuno-assay technique, should be confirmed by a chromatography mass spectrometry test.

• 1005

The hon. member referred to the possibility of an independent agency and I, on reading the testimony before the committee, have seen mention made by others. I think perhaps CATCA, among others, referred to the possibility of any such tests being conducted by an independent agent or agency rather than by the employer. If we are going to come to testing in the areas where there may be some agreement that it is necessary, I think an idea such as that would be worthy of consideration. In other words, putting the usefulness of testing aside for a moment, insofar as you are going to use it, it should be tied down as tightly as it can to avoid these false positives. It should be as independent and reliable, discreet and private as possible. I think that is essential.

The Chairman: Your answer to the question of Mr. Kristiansen has opened up the two fundamental questions facing this committee: first, the principle of testing and when; and secondly, the integrity of the test. I must say I am glad that you—

Mr. Yalden: Yes, sir. Of course they are two quite different questions, but they are very important. Perhaps you are not going to have any tests at all, in which case the second question does not come up. But if it does come up, then it is essential that they be reliable.

Mr. Kristiansen: There are two other areas I would like to touch on. One has to do with the potential danger of some types of testing. The urinalysis does not pose any direct physical danger, but if we get into subsequent testing which

[Translation]

test qui vienne s'ajouter au premier test d'urine avec technique de dosage immunologique, de même qu'un mécanisme immédiate de révision? S'il faut attendre des mois avant que votre Commission ne se penche sur une affaire, dans la mesure évidemment où elle en a été d'abord saisie, beaucoup de gens risquent d'être très sérieusement lésés.

M. Yalden: Nous en venons maintenant au type d'examen effectués et aux méthodes suivies pour confirmer les résultats des tests, notamment.

Je suis d'accord avec ce que je crois être les propos du député, à savoir qu'il devrait y avoir une façon rigoureuse de vérifier les résultats.

Comme je ne suis pas un homme de science, je ne vous dirai pas qu'il vaut mieux utiliser la technique du dosage enzyme immunologique plutôt que la chromatographie ou la spectrométrie de masse, par exemple; mais sans nécessairement n'y connaître suffisamment pour bien comprendre ce que signifient ces expressions, j'en sais suffisamment pour pouvoir affirmer que certains tests sont plus complexes mais plus fiables que d'autres. Notre Commission est d'avis que le test le moins fiable, soit celui qui fait appel à la technique de dosage immunologique, devrait être confirmé par un test de chromatographie ou de spectrométrie de masse.

Le député a parlé de la possibilité de faire appel à un organisme indépendant, et je sais que c'est ce qu'ont proposé d'autres témoins. Il me semble que la CATCA, notamment, a parlé de la possibilité de faire administrer ces tests par un organisme indépendant plutôt que par l'employeur. Il me semble que c'est une idée à retenir, surtout si nous devons opter pour l'imposition de tests, là où cela semble nécessaire. Autrement dit, si on laisse de côté un instant l'utilité des tests, dans la mesure où l'on décide de les administrer, il faudrait qu'ils le soient de la façon la plus stricte possible afin que l'on évite les faux résultats positifs. Il est essentiel que tout cela soit mené de la façon la plus indépendante, fiable, discrète et privée possible.

Le président: En répondant à M. Kristiansen, vous avez soulevé deux questions fondamentales pour notre comité, à savoir tout d'abord, le principe des tests et du moment de leur administration; et deuxièmement, le principe de leur intégrité. J'avoue être heureux que...

M. Yalden: En effet. Je sais que ce sont deux questions tout à fait différentes, mais elles ont toutes deux beaucoup d'importance. Évidemment, si vous décidez de ne pas imposer ces tests, la seconde question ne se pose même pas. Mais si vous décidez d'en imposer, il devient alors essentiel qu'ils soient fiables.

M. Kristiansen: J'aimerais maintenant aborder deux autres domaines dont celui des dangers que peuvent poser certains types de test. Il est évident que l'analyse d'urine ne pose directement aucun danger physique, mais si l'on opte

[Texte]

involves blood testing on a large scale... The American experience sometimes suggests that employers are going to be directly involved on a wide-ranging basis in testing of employees. What are the dangers of infection, for instance, by blood testing? How much consideration do we give to that?

The Chairman: He is not really here as that type of expert witness, Mr. Kristiansen.

Mr. Kristiansen: But if you are talking about human rights, certainly the right to life and security of the person, in terms of potential danger from widespread blood testing—which may be one of the secondary testing types involved—is something that we ought to be worried about and ought to be considering.

The Chairman: I thought he had already answered your question, quite frankly.

Mr. Yalden: I am of course not a medical doctor and I cannot speak to the danger inherent in widespread blood testing, though obviously everyone knows there is some risk involved, depending on the conditions under which these tests are carried out.

Mr. Kristiansen: Have you given any consideration to what legislation, in terms of protection of human rights, ought to exist because of the current debate? Exxon, for instance, is currently in the process of development of a major drug-testing program for employees in Canada. Some of those are going to involve drivers of vehicles that carry large amounts of combustible materials, and I suppose they may end up being covered by this legislation. But we may begin to see, as has been the case in the United States, a large number of initiatives in the private sector—though I hope not—that could impinge very severely on the rights of a lot of Canadians, even outside the exact limits of this committee's prerogative.

Have you given any thought to what kind of legislative mandate, whether in transport or slightly outside this area, we should be considering to protect against major infringements in human rights and those areas?

Mr. Yalden: Mr. Chairman, as I read it, the Canadian Human Rights Act provides that protection, as does the Charter, after due time before the courts. I do not think there is any need for further legislation to protect the rights of individuals, vis-à-vis discriminatory behaviour.

I have said that the policy of our commission is that we are not, for example, in favour of random tests. We think that represents an invasion of privacy, probably contrary to section 7 of the Charter. I do not believe we need more legislation in this country.

I do believe that intrinsic, inherent in the question that is being put by the hon. member is a very tricky and difficult problem that is no doubt already being considered by the committee, namely what happens to pilots, or truck drivers,

[Traduction]

pour l'imposition de tests supplémentaires comme les examens du sang à plus grande échelle... D'après ce qui se passe aux États-Unis, on a parfois l'impression que ce sont les employeurs qui s'occuperont directement d'administrer les tests à leurs employés. Vous êtes-vous demandé quels étaient les dangers d'infection que pouvaient comporter les examens du sang, par exemple?

Le président: Monsieur Kristiansen, ce n'est pas ce genre de témoignage qu'est venu nous donner M. Yalden.

M. Kristiansen: Mais on parle ici du droit de la personne, et il me semble qu'il faut nécessairement se préoccuper, voire s'inquiéter des dangers possibles que comporte la généralisation des examens du sang—qui pourrait être un des types secondaires d'examens imposés—si l'on a à coeur le droit à la vie et à la sécurité de la personne.

Le président: J'avais l'impression que le témoin avait déjà répondu, à vrai dire.

M. Yalden: Comme je ne suis évidemment pas médecin, je ne peux vous parler des dangers inhérents à une généralisation des examens du sang, même s'il est évident pour chacun qu'une technique de ce genre comporte certains risques, selon les conditions dans lesquelles sont menés les tests.

M. Kristiansen: Étant donné ce que l'on sait aujourd'hui, vous êtes-vous demandé quel type de loi devrait s'appliquer pour protéger ainsi les droits de la personne? Exxon, par exemple, est en train de mettre au point tout un programme exhaustif de dépistage des drogues pour ses employés canadiens. Certains de ces tests vont s'appliquer à des conducteurs de véhicules qui transportent de grandes quantités de matériaux combustibles, et je suppose que ces gens pourraient être visés par un projet de loi éventuel. Mais on pourrait voir naître—j'espère que non, comme on l'a vu aux États-Unis, un grand nombre d'initiatives émanant du secteur privé qui viendraient empiéter très sérieusement sur les droits de beaucoup de Canadiens, et cela dépasserait de loin le mandat de notre comité.

Vous êtes-vous demandé quel type de mandat législatif, qui viserait le secteur des transports ou un domaine un peu plus élargi, nous devrions envisager pour pouvoir nous protéger contre toutes menaces fondamentales aux droits de la personne?

M. Yalden: Monsieur le président, que je sache, la Loi canadienne sur les droits de la personne nous protège, tout comme la Charte, une fois que l'on a porté l'affaire devant les tribunaux. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de créer d'autres lois pour protéger les droits des particuliers contre tout comportement discriminatoire.

Je répète que notre commission n'est pas d'accord avec l'imposition de tests au hasard, par exemple, puisque cela constitue une invasion de la vie privée et que c'est sans doute contraire à l'article 7 de la Charte. Il me semble que les lois qui existent déjà suffisent amplement.

Mais je crois que le député pose une autre question plus fondamentale qui touche à un problème extrêmement délicat auquel vous avez nul doute déjà songé: je parle bien évidemment de ce qui arrive à nos pilotes, nos camionneurs

[Text]

or railway engineers who cross the border and who land in an American airport, or fetch up in an American train station, or whatever it is, and there are subject to American legislation and are tested there. The writ of the Canadian Human Rights Commission obviously does not extend to that. We have had cases of this sort in the past, where legislation or regulations in the United States have been applied to Canadians in the United States, and we have not been able to do a great deal about it.

• 1010

I pointed out in my statement that the western European view does not seem to be in favour of this type of testing. They would all be in the same bag. A KLM pilot or an Air France or a British Airways pilot would have the same thing happen to them when they landed at Kennedy as would an Air Canada pilot. There are ways of trying to deal with these matters through diplomatic channels, of course. I presume people would make representations to the United States government. I have no notion of whether those representations would produce any results. If they did not, and if the United States authorities were insisting that a drug test of some kind had to be taken by a selection of pilots landing at John F. Kennedy Airport, if international representations could not bring about a change in those regulations or legislation, then I do not think there is a great deal the Canadian Human Rights Commission could do about it. We would have a real problem.

However, let me say one last thing on that point. If by any chance that is the point underlying any of this proposed legislation or this proposal out of the Department of Transport, then it seems to me it would be wise for everyone to admit that this is the reason and let us start talking about what you do with the problem of a great neighbour who has rules and regulations that you may not like but you may have to live with anyway. That is a very different problem and one which I do not doubt this committee would be able to cast a very interesting light on.

The Chairman: Thank you, Mr. Kristiansen and Mr. Yalden. You confirm my earlier assessment of your experience before committees and your knowledge of the system in Ottawa by raising one of the things we are going to have to deal with. We perhaps are going to have some witnesses from the United States, which leads me to a question.

On page 7 of your brief you talk about the International Civil Aviation Organization, which comes out strongly against random testing. Did you have any discussion or communication with them as to how they look at the American situation as it starts to encroach on other foreign carriers and/or truck drivers?

Mr. Yalden: No, Mr. Chairman. We wrote to the International Civil Aviation Organization, and we had an answer back along the lines I have quoted. Incidentally, we also wrote to the World Health Organization, and we have had an

[Translation]

où nos conducteurs de locomotives qui traversent la frontière, atterrissent dans un aéroport américain ou aboutissent dans une gare ferroviaire américaine, par exemple, et qui sont de ce fait assujettis à la loi américaine qui peut alors leur imposer des tests. Le pouvoir de la Commission canadienne des droits de la personne ne s'étend évidemment pas jusque là. D'ailleurs, il y a déjà eu des cas de ce genre et l'on a déjà vu des règlements américains s'appliquer à des Canadiens aux États-Unis et contre lesquels nous n'avons pas pu faire grand-chose.

J'ai expliqué dans ma déclaration que les pays de l'Europe de l'Ouest ne semblent pas être d'accord avec ce type de dépistage. La loi américaine s'appliquerait à eux de la même façon. Le pilote de KLM ou d'Air France ou de British Airways subirait le même sort qu'un pilote d'Air Canada qui atterrit à l'Aéroport Kennedy. Bien sûr, il est toujours possible d'agir par la voie diplomatique. Je suppose que nos représentants peuvent toujours intervenir auprès du gouvernement américain. Mais je serais bien incapable de dire si cela peut donner des résultats. Si cela ne donne pas de résultats, et si les autorités américaines devaient décider d'imposer au hasard à certains pilotes atterrissant à l'aéroport John F. Kennedy un test quelconque, et si les doléances des autres pays ne parvenaient pas à faire modifier ni les règlements ni les lois américaines, alors je ne crois pas que la Commission canadienne des droits de la personne puisse faire quoi que ce soit pour faire changer d'avis les Américains, et nous aurions un véritable problème sur les bras.

Mais laissez-moi faire une dernière observation. Si, par hasard, je viens de mettre le doigt sur la véritable raison pour laquelle le ministère des Transports voudrait proposer un projet de loi en ce sens, alors il me semble qu'il serait beaucoup plus sage que chacun l'admette, et que chacun avoue que le problème, c'est notre grand voisin du Sud qui nous impose des règles avec lesquelles nous ne sommes pas d'accord mais que nous sommes obligés d'accepter de toute façon. C'est un problème tout à fait différent de celui que nous avons soulevé, mais je suis sûr que votre comité pourrait y découvrir des choses très intéressantes.

Le président: Merci, MM. Kristiansen et Yalden. En mettant le doigt sur le problème, vous venez de confirmer ce que j'avais pressenti plus tôt au sujet de l'expérience que vous avez des comités et de la façon dont le gouvernement fonctionne à Ottawa. Il nous faudra peut-être inviter des gens à venir des États-Unis.

À la page 8 de votre mémoire, vous dites que l'Organisation de l'aviation civile internationale se prononce farouchement contre l'imposition de test aléatoire. Avez-vous communiqué avec elle pour savoir ce qu'elle pense de ce qui se passe aux États-Unis et de la façon dont la loi américaine s'applique aux transporteurs et aux camionneurs étrangers?

M. Yalden: Non, Monsieur le président. Nous avons écrit à l'Organisation de l'aviation civile internationale qui nous a répondu de la façon dont je vous l'ai dit. Soit dit en passant, nous avons également écrit à l'Organisation

[Texte]

oral answer along similar lines, but I did not refer to them in my remarks because we did not have a written answer. But neither organization would comment on American policy, of course. It would not be appropriate. I do not suppose an international public servant would keep his job terribly long if he did that kind of thing.

The Chairman: It is one thing to write a letter and get an answer. Then perhaps it was not explored, but they are very much aware of the situation, especially ICAO.

You say this committee is supposed to come up with perhaps a panacea to an international problem that may affect Canadian carriers, but I just wonder if you could help the committee as to whether internally they are trying to address the problem.

Mr. Yalden: I do not know the answer to that question, sir. We did not put the question. But I can tell that by indirection their views are clear enough. The letter I have in front of me is from the Chief of the Aviation Medicine Section of ICAO:

The Air Navigation Commission, a standing technical body, had lengthy deliberations on this subject and came to the conclusion that, for the time being, the present legislative provisions represent a sufficient safeguard for the safety of international civil aviation. In addition, we have not been able to determine the existence of an international problem requiring further legislative action by ICAO.

So it is pretty clear what their position is, and I think the WHO's position is along similar lines.

• 1015

Mr. Chadwick (Brampton—Malton): Mr. Yalden, I listened with anticipation to your presentation but there are some things I take exception to and some things I would like to hear more about. The question I would like to ask you with respect to the fact that you have taken what I think is a hero's attitude to the rights of the individual is: when do the rights of the travelling public, the thousands, take precedence over the rights of an individual? I think this is fundamental.

Mr. Yalden: I agree that this is fundamental. I think I tried to say off the top of my remarks that we were as concerned with safety as everyone else. I would refer to the Minister of Justice who, according to *The Globe and Mail*, the Department of Transport believes it is dealing with exceptional circumstances and if this can be established, then mandatory drug testing might be legal.

We agree that it could well be possible. I think in those exceptional circumstances, the right of the individual to privacy and the right to work would have to be subordinate to the safety considerations. It could well be that a court would so decide.

What we have said in our commission policy, and what I have said this morning, is that we do not believe that such a threat exists in the Canadian transport sector. We do not believe it has been proved to exist. Until it is proved to exist,

[Traduction]

mondiale de la santé, qui nous a répondu oralement à peu près la même chose, mais je ne vous en ai pas parlé tout à l'heure, faute d'avoir reçu une réponse écrite. Mais, bien sûr, aucune des deux organisations n'a voulu faire de commentaire sur la politique des États-Unis, car cela n'aurait pas été approprié. Le fonctionnaire d'un de ces deux organismes internationaux qui l'aurait fait se serait vite retrouvé sans emploi.

Le président: Vous leur avez donc écrit et avez obtenu une réponse de leur part. Mais même si on ne vous en pas parlé, je suis sûr que l'OACI, tout particulièrement, est très sensible à la situation.

Vous dites que le Comité est censé trouver une solution au problème d'envergure internationale qui peut toucher nos transporteurs canadiens; mais pourriez-vous nous aider en nous disant si ces deux organismes se penchent sur la question à l'interne?

M. Yalden: Je n'en sais rien, car nous ne leur avons demandé. Mais je peux déduire indirectement que leur position est très claire là-dessus. Laissez-moi vous citer en partie une lettre que j'ai reçue du Chef de la section de médecine aérienne de l'OACI:

La Commission de la navigation aérienne, organe permanent et technique, a longuement délibéré sur la question et a conclu que, pour l'instant, les dispositions législatives actuelles garantissent suffisamment la sécurité de l'aviation civile internationale. En outre, nous n'avons pas pu déterminer qu'il s'agissait d'un problème à l'échelle internationale en vue duquel l'OACI devrait prendre d'autres mesures législatives.

Vous voyez clairement quelle est leur position, et je pense que c'est à peu près la même que celle de l'OMS.

M. Chadwick (Brampton—Malton): Monsieur Yalden, j'ai écouté avec intérêt votre exposé, mais je ne suis pas d'accord avec certaines choses que vous avez dites et j'aimerais avoir plus de précisions à certains sujets. Puisque vous avez voulu vous faire le défenseur des droits individuels, j'aimerais vous poser une question qui me semble fondamentale: à partir de quel moment les droits des milliers de gens qui voyagent prennent-ils le pas sur les droits de l'individu?

M. Yalden: Vous avez raison de dire que c'est fondamental. Il me semble vous avoir dit, au début de ma déclaration, que la Commission était préoccupée tout autant que n'importe qui par les questions de sécurité. Le «Globe and Mail» cite même la ministre de la Justice selon qui, si le ministère des Transports peut établir qu'il s'agit de circonstances exceptionnelles, alors il se peut que l'on considère comme légale l'imposition de tests de dépistage obligatoires des drogues.

Nous convenons que c'est possible. Dans des circonstances exceptionnelles, les droits de l'individu à la vie privée et son droit au travail doivent être subordonnés aux considérations plus globales de sécurité. Il se pourrait bien que les tribunaux tirent cette conclusion.

Comme je l'ai dit plus tôt, notre Commission est d'avis que cette menace n'existe pas dans le secteur canadien des Transports. Rien ne prouve qu'elle existe. Or, faute de ces preuves, nous croyons que toutes les autres considérations

[Text]

we believe these other considerations, which are very fundamental to our society—the right to privacy, the right to work, the right to be free from random searches and this sort of thing—should prevail.

If there is clear proof that the situation is so exceptional that it warrants this kind of measure, then our view is to let the employer or those who have this proof produce it. I do not believe the transport department studies do produce such evidence.

Mr. Chadwick: You did say in your presentation you would agree that already there is observation-on-the-job as a policing. What I take out of your presentation is that you are encouraging that observation on the job. I frankly would not like to count on it for a number of reasons. If you are saying that this should take precedence over something a little more scientific in predicting what might or might not happen, I take exception to it.

Mr. Yalden: Mr. Chairman I take it there is some—how shall I put it?—area of disagreement between myself and the hon. member. I am not pushing some sort of policing function for fellow employees. I do not suppose anybody likes that. What I was saying was that my colleagues and I find it hard to believe in the case, for example, of pilots or cabin crew or this sort of individual who is observed by thousands of people on a daily basis, that they are going to get away with impaired behaviour owing to alcohol or drugs.

The hon. member said that perhaps this rather ad hoc observation on-the-job technique is not reliable and should be replaced with something “more scientific”. If that refers to your run-of-the-mill urinalysis, my understanding of the scientific community's view is that it is not reliable; those tests are not reliable.

There are considerable numbers of false positives of individuals who are not suffering from drug use, who indeed have never taken the drug in question but who show up positive on one of these tests. The scientific adequacy of the tests is far from proven, except of course under ideal laboratory conditions. You do not have those conditions when you are testing large-scale numbers of people in the field.

• 1020

Mr. Chadwick: You talked about, and it is also indicated on page 2, there being a problem of sufficient magnitude to justify a mandatory testing program. I would like to know what you mean by “sufficient magnitude”. Before you answer, if there is any problem, not just of sufficient magnitude, with airlines, it is justified that we try it find out beforehand. We are talking about safety.

Mr. Yalden: Mr. Chairman, I can only repeat that we do not believe there is a problem in the transport sector in Canada.

[Translation]

essentielles à notre société—comme le droit à la vie privée, le droit au travail, le droit de ne pas être soumis à des fouilles au hasard,—doivent prévaloir.

Mais s'il est évident, preuves à l'appui, que la situation est exceptionnelle et qu'elle justifie ce type de mesures, alors la Commission est d'avis que c'est à l'employeur ou à ceux qui détiennent les preuves de justifier leur intervention. Pour l'instant, et d'après nous, le ministère des Transports n'a pas pu produire ces preuves.

M. Chadwick: Vous avez dit dans votre exposé qu'il se fait déjà une certaine surveillance sur le tas, et que cela peut servir pour maintenir l'ordre. Si je vous ai bien compris, vous encouragez la surveillance sur le tas. Personnellement, je ne compterais pas là-dessus, et cela pour plusieurs raisons. Si vous prétendez que ce type de surveillance doit prendre le pas sur une façon un peu plus scientifique de prédire ce qui peut ou non se passer, je ne suis pas d'accord avec vous.

M. Yalden: Monsieur le président, il y a, si j'ose dire, un certain désaccord entre moi-même et l'honorable député. Je n'incite absolument pas les employés à surveiller leurs confrères. Ce n'est pas une idée qui plaise à beaucoup. Mais mes collègues et moi avons du mal à croire que des pilotes, par exemple, ou des membres d'un équipage qui sont quotidiennement observés par des milliers de gens puissent s'en tirer impunément avec des facultés affaiblies par l'alcool ou par des drogues.

L'honorable député a affirmé qu'une surveillance ponctuelle sur le tas n'est pas une méthode fiable et qu'elle devrait être remplacée par quelque chose de plus scientifique. S'il songe à l'analyse d'urine ordinaire, il semble que ce test ne soit pas plus fiable non plus, d'après ce qu'en disent les scientifiques.

Il y a un nombre considérable de gens qui ont eu de faux résultats positifs et qui n'étaient pas des habitués de telles ou telles drogues, qui n'avaient même jamais touché à la drogue en question, mais qui pourtant avaient obtenu des résultats positifs. Ces tests sont loin d'être éprouvés du point de vue scientifique, sauf, bien sûr, lorsqu'ils sont administrés dans les conditions idéales de laboratoire. Or, lorsque vous effectuez des tests de dépistage sur un grand nombre de personnes sur le tas, les conditions sont loin d'être idéales.

M. Chadwick: À la page 2, vous vous demandez si le problème est d'une assez grande portée pour justifier l'existence d'un programme obligatoire de dépistage. Qu'entendez-vous par une «assez grande portée»? Avant que vous répondiez, s'il se révélait que le problème est d'une assez grande portée dans le domaine aérien et dans d'autres aussi, n'aurions-nous pas raison d'essayer de le dépister avant que ne survienne une catastrophe? Après tout, nous parlons de sécurité.

M. Yalden: Monsieur le président, je répète encore une fois que, d'après nous, il n'existe pas de problème dans les transports au Canada.

[Texte]

I have used words like “sufficient magnitude” because if somebody tells me that on a certain occasion a person was seen to have been drinking and was taken off the plane or something of that sort, of course I would not be in a position to deny it. I would have to accept that this might have been so.

On the basis of the tests and surveys conducted by the Department of Transport itself and all the other evidence we can see—and I also referred to them in my statement—from the Bar Association, the Medical Association, the International Civil Aviation Organization, and from the World Health Organization, they say there is not a problem. I presume they mean a problem of any magnitude. That there has never been an instance ever I suppose would be too much to say.

Mr. Dionne (Miramichi): Mr. Commissioner, who says there is a problem aside from Mr. Chadwick? You just said that you do not see any problem from your study of this issue.

Mr. Yalden: I thought this was the purpose of the exercise. A proposal was made by the department or Minister of Transport intended to deal with the problem of drugs and alcohol in the transport sector.

Mr. Dionne: But can we effectively deal with that without having before us a draft legislation or at least a set of parameters?

Mr. Yalden: I do not think it is for me, as head of the Human Rights Commission, to pronounce myself on your procedures, whether you should start with legislation or start as you have now with a more general approach to the matter.

I am happy to try to give our view on the substantive questions concerned, and were you examining legislation, I would have been happy to come and do the same. From the point of view of the committee, it may be that at some stage you would wish to see something more precise than what you have in the statement of the minister and the paper proposal put out by the transport department.

As far as I am concerned, our commission is of the view that no one has yet revealed the existence of a problem in the transport sector in this country. I am not speaking about other countries, though I did observe that our Western European friends and allies do not seem to be concerned about it either. They are concerned about it in the United States of America. Perhaps they have reason to be, it is not for me to say.

Mr. Dionne: I agree, and it is not for me to say either, because it is not my country and I am not a legislator in that county. How do we then protect the public from irresponsible people and still maintain the rights of the workers in this industry?

• 1025

Mr. Yalden: There were other elements in the proposal put forward by the Minister of Transport. These had to do with enhanced education programs to convince employees of the obvious—that whatever their private lives may be and

[Traduction]

J’ai parlé d’une «assez grande portée», parce que si quelqu’un me raconte avoir vu, à une certaine occasion, quelqu’un d’autre boire et monter à bord d’un avion, par exemple, je ne suis pas en mesure de le nier. Je sais bien que ce sont des choses qui se produisent parfois.

Pour dire qu’il n’y a pas de problème, je me fonde sur les enquêtes menées par le ministère des Transports et sur les témoignages—dont je parle également dans ma déclaration—de l’Association du barreau, de l’Association médicale, de l’OACI et de l’OMS, selon qui le problème n’a pas une ampleur suffisante. Je n’irais pas jusqu’à dire que cela ne s’est jamais produit.

M. Dionne (Miramichi): Monsieur le Commissaire, qui, à part à M. Chadwick, prétend qu’il y a un problème? Vous dites que, d’après ce que vous savez, il n’y a pas de problème.

M. Yalden: Je pensais que c’était justement pour voir s’il y en avait un que vous aviez créé votre comité et pour étudier la proposition émise par le ministère des Transports destinée à traiter du problème des drogues et de l’alcool dans le secteur des transports.

M. Dionne: Mais est-il possible réellement de s’attaquer au problème si nous n’avons pas de projet de loi étudié ou si nous n’avons pas au moins un ensemble de critères?

M. Yalden: Ce n’est pas à moi, comme Commissaire des droits de la personne, à me prononcer sur votre façon de fonctionner: ce n’est pas à moi de vous dire qu’il faut d’abord avoir un projet de loi ou étudier la question de façon plus générale.

Je veux bien vous donner mon opinion sur la question de fond, et si vous devez étudier un projet de loi, je serais tout à fait disposé à revenir en discuter avec vous. Mais votre comité souhaitera peut-être, plus tard, étudier quelque chose de plus précis que la déclaration du Ministre ou que la proposition du ministère des Transports.

Pour ce qui est de la Commission, elle n’est pas d’avis qu’un problème existe dans le secteur des transports au Canada. Je ne puis évidemment pas me prononcer pour les autres pays, même si d’après ce que j’ai vu de ce qui se passe en Europe de l’Ouest et chez nos alliés, on ne semble pas s’inquiéter outre mesure du problème non plus. Les États-Unis, par contre, s’en inquiètent. Peut-être à raison, mais il ne me revient pas à moi de me prononcer.

M. Dionne: D’accord, ce n’est pas à moi non plus de me prononcer, parce que c’est aux États-Unis que cela se passe et que je n’ai pas à élaborer les lois américaines. Mais dans ce cas, comment protéger la population contre ceux qui sont irresponsables tout en maintenant les droits des travailleurs de cette industrie?

M. Yalden: La proposition du ministre des Transports comportait d’autres éléments. Elle concernait l’amélioration des programmes d’éducation pour convaincre les employés de l’évidence, c’est-à-dire du fait que, quelle que soit leur vie

[Text]

however they choose to entertain themselves on their holidays and weekends, it is in everyone's interest that they not be under the influence of performance impairing drugs or alcohol when they are flying a plane, driving a truck or whatever. Education is one thing.

There is also the suggestion that managers should have adequate training to detect this kind of thing. I do not think any of us likes behaviour that smacks of spying, and I am the last to like such behaviour. On the other hand, if there are key indicators of impaired behaviour, presumably those who supervise pilots and have responsibility should know what they are, and be able to detect them and take action if necessary.

A number of possibilities are not as intrusive as urinalysis, and they might be worth studying. One of the earlier witnesses referred to hand-eye co-ordination tests and this kind of thing that are used by NASA and others to test for fitness and capacity to perform complicated tasks like flying an aircraft. If that kind of thing were used it would have the advantage of actually testing for impairment, and it would not be as intrusive as urinalysis. We have not gone into what may be involved in urinalysis, but you only have to ask yourself where it would be done to realize just how just how intrusive it would be. Would there have to be witnesses in order to prevent somebody from substituting a sample?

Mr. Dionne: So you are saying there is no way to conduct that kind of test without somebody being able to tamper with it and frame a person?

Mr. Yalden: For the common, ordinary mortal, as most of us are, this is a pretty hypothetical circumstance, but it is possible. If you were going to dismiss somebody on the grounds of tests or if you were going to take these as the sole criterion of whether someone was fit to fly a large aircraft, you would want to be sure it was accurate and it was the right sample. I believe that would require some sort of witnessing and some system for protecting the sample from the time it was given until it gets to the lab.

Mr. Dionne: So your basic objection, aside from no evident need, is the Big Brother syndrome.

Mr. Yalden: We have three basic objections. One is the Big Brother problem. The second is that we do not believe there is a problem. The third is that we do not believe those tests are accurate or that they indicate anything other than that a person has ingested a substance of some sort within the recent past. A person is not incapable of flying an aircraft on Monday or Tuesday because he or she was smoking marijuana the previous Thursday or Friday.

The Chairman: Some people have even suggested that you could be in the same room and still have it in your system. We will get into more technical—

Mr. Yalden: Yes, we have seen evidence to that effect, and that would of course produce a false positive.

The Chairman: Let alone having tonic water, a pretty basic drink in the summertime, and having it defined as heroin. But we will get into that.

[Translation]

privée et leur conception des vacances et des fins de semaine, il est dans l'intérêt de tous qu'ils ne soient pas sous l'influence de drogues ou de boissons alcoolisées lorsqu'ils pilotent un avion, un camion ou autre chose. Il y a donc l'aspect éducation.

On dit aussi qu'il faudrait former correctement les gestionnaires à la détection de ce genre de situation. Je crois que personne parmi nous n'apprécie des attitudes qui ressemblent à de l'espionnage et, personnellement, cela me répugne. Toutefois, s'il existe des indices permettant de détecter des facultés affaiblies, il faudrait que les personnes qui supervisent les pilotes et qui en sont responsables les connaissent pour pouvoir intervenir au besoin.

Il existe d'autres options plus discrètes que les analyses d'urine, qui mériteraient d'être étudiées. L'un de nos premiers témoins a parlé de test de coordination des mains et des yeux et de ce genre de choses utilisé par la NASA et d'autres organismes pour évaluer la capacité d'accomplir des tâches complexes comme le pilotage d'un avion. Ce genre de test aurait l'avantage de permettre la détection de facultés affaiblies en étant plus discret qu'une analyse d'urine. Sans entrer dans tout le détail de ce comporte une telle analyse d'urine, il suffit d'imaginer les conditions pour voir à quel point c'est désagréable. Faudrait-il par exemple avoir des témoins pour s'assurer qu'il n'y a pas substitution d'échantillon?

M. Dionne: Vous estimez donc qu'on ne peut pas faire ce genre de test sans quelqu'un pour contrôler la provenance de l'urine?

M. Yalden: Pour la majorité des simples mortels que nous sommes, la question ne se pose guère, mais cela peut arriver. Si vous devez renvoyer quelqu'un sur la foi de test ou si vous devez vous servir uniquement de ces tests pour déterminer si une personne peut piloter un gros avion, vous devez d'être certain que les tests sont exacts et qu'ils ont été effectués sur le bon échantillon. À mon avis, cela implique des témoins et une sorte de protection de l'échantillon, depuis le prélèvement jusqu'à l'examen de laboratoire.

M. Dionne: Donc votre objection fondamentale, en dehors de l'absence d'un besoin évident, c'est le syndrome de Big Brother.

M. Yalden: Nous avons trois objections fondamentales. Il y a d'abord l'aspect Big Brother. Ensuite, nous estimons qu'il n'y a pas de problème. Troisièmement, nous considérons que ces tests ne sont pas précis et qu'ils peuvent simplement montrer que quelqu'un a absorbé une substance quelconque dans un passé récent. Ce n'est pas parce qu'on a fumé de la marijuana le jeudi ou vendredi précédent qu'on est incapable de piloter un avion le lundi ou le mardi de cette semaine.

Le président: Certains ont même dit qu'il suffisait de se trouver dans la même pièce pour en avoir dans son organisme. Nous entrerons dans ces détails techniques. . .

M. Yalden: En effet, nous avons entendu ce genre de témoignage, et dans ce cas-là évidemment on a un faux positif.

Le président: Sans parler du verre de tonique, qu'on peut boire à tout moment en été qui va se retrouver qualifié d'héroïne. Mais nous y reviendrons.

[Texte]

Mr. Dionne: Mr. Commissioner, is there also the danger of people who take medication for health reasons—such as hypertension—being caught in the dragnet as well? They may be perfectly competent to do the job as long as they are maintaining the prescribed medication.

• 1030

Mr. Valden: I think it is perfectly possible that with the more testing one is doing, whether it is urinalysis, blood tests, or what have you, two things will occur. One is false positives, errors. The other is evidence of other types of drugs that are totally irrelevant to what we are talking about turning up during the test.

Mr. Fontana (London East): First of all, I also take a little exception to the description of what we are trying to do as determining the need for testing and secondly determining the competence of the testing. I think you have difficulties in both areas. When I hear terms such as “more insidious”, or perhaps the lynch-mob attitude Mr. Kristiansen seems to try to depict this exercise as, I am not sure it is characterizing the seriousness of the issue.

Obviously we are here to determine whether or not there is a problem, and if in fact there is a problem and it is perceived to be a problem by the public, who have a right to ensure that when they are travelling, be it on the roads, on the rails, or in the skyways, the people who are the trustees of life, so to speak, are not abusing the system or themselves and in turn putting at peril thousands and thousands of travellers... Therefore I suggest to you there may be a problem because the public perceives there to be a problem, and I suggest to you the four or five facts you have indicated in your summation do not indicate the gravity of the problem.

But let me get to a question. It is a obviously a question of balancing individual rights with the public interest and public safety. I think Mr. Chadwick and Mr. Dionne tried to cover those.

If after listening to all the witnesses we find there is a problem... and you indicate it is insidious to suggest it be random, mandatory testing. You indicate just cause should have to be proven. Could I ask you what your suggestions would be? Would you favour a program of random voluntary testing as opposed to a mandatory one? That seems to be something you find very repugnant.

Mr. Valden: The short answer to that question is no, we do not believe any voluntary program would be likely to be voluntary. I think it would be a voluntary “you, you, and you” type of situation.

To answer the question more fully, I said earlier we are in agreement with what most people call for—cause testing; that is to say, when there is some other reason to suggest impaired ability. We are in agreement with post-accident testing. We are in agreement should the employer be able to show an extreme or exceptional case is involved. We are prepared to consider regular examinations and pre-employment ones, depending on what is involved and depending on the type of occupational safety problems that could arise.

[Traduction]

M. Dionne: Monsieur le commissaire, les gens qui prennent des médicaments pour des raisons de santé comme l'hypertension risquent-ils aussi de se faire prendre dans le filet? S'ils prennent correctement leur médicament, ils peuvent être parfaitement aptes à faire leur travail.

M. Valden: Je crois qu'avec la multiplication des tests, que ce soit des analyses d'urine, de sang ou d'autres choses, deux choses risquent de se produire. D'une part des faux positifs, et d'autre part la détection de médicaments ou de drogues n'ayant aucun rapport avec l'objet du test.

M. Fontana (London-Est): Tout d'abord, je ne suis pas tout à fait d'accord quand on prétend que notre action vise à déterminer la nécessité des tests et leur validité. Je crois qu'il y a des problèmes dans les deux domaines. Quand j'entend des expressions comme «plus insidieux», ou quand je vois M. Kristiansen décrire cet exercice comme une sorte de chasse aux sorcières, j'ai l'impression qu'on a tendance à négliger la gravité du problème.

Nous sommes manifestement ici pour déterminer s'il y a ou non un problème, et si ce problème existe effectivement, si le public en est convaincu, nous avons le droit de nous assurer que les personnes auxquelles les passagers confient leur vie sur la route, dans le train ou en avion respectent les règles et ne mettent pas en danger la vie de milliers de voyageurs... Or, à mon avis, il y a un problème car le public a le sentiment qu'il y a un problème, et les quatre ou cinq faits que vous nous avez présentés ont tendance à escamoter la gravité de ce problème.

J'en viens à ma question. Elle porte naturellement sur l'équilibre entre les droits des individus d'une part et l'intérêt et la sécurité du public d'autre part. Je pense que M. Chadwick et M. Dionne ont déjà abordé la question.

Si, après avoir entendu tous les témoins nous constatons qu'il y a un problème... vous dites que vous êtes contre les tests obligatoires faits au hasard. Vous dites qu'il faut une justification. Que proposez-vous? Seriez-vous pour un programme de tests volontaires au hasard plutôt qu'un programme de tests obligatoires? Vous avez l'air d'y être vraiment opposé.

M. Valden: La réponse est non. Un programme facultatif ne serait certainement pas facultatif. Ce serait un programme de volontaires désignés.

Pour répondre plus complètement à cette question, j'ai déjà dit que nous étions d'accord avec ce que la plupart des gens appellent les tests motivés, c'est-à-dire les tests effectués quand on a des raisons de penser qu'une personne a des facultés affaiblies. Nous sommes d'accord avec les tests post-accidents. Nous sommes d'accord si l'employeur peut montrer qu'il s'agit d'un cas extrême ou exceptionnel. Nous sommes prêts à envisager des examens réguliers et préalables à l'emploi selon les conditions et le type de problème de sécurité au travail qui peuvent se présenter.

[Text]

I have also spoken about education, the training of managers for further observation of potentially impaired employees. I have spoken of various types of testing that involve hand-eye co-ordination or other abilities that would show whether or not an individual is impaired.

All this kind of thing I think can be brought into the arsenal of tests, as it were, to determine whether people are impaired or not, without going for random testing for drugs and urinalysis, whether voluntary or mandatory.

Mr. Fontana: You seem to be very critical of the type of testing and the competence of the tester. I wonder if you tell me on what you base your critical analysis that most testing done is either done wrongly or does not substantiate. . . Are you suggesting that the people who administer those tests, be they medical people or be it whatever type of testing devices, are not appropriate? I find that criticism rather shocking.

• 1035

Do you have medical reports or statements of people who have indicated scientifically that the testing procedures are wrong? You seem to condemn the testing procedures and the tests themselves as inconclusive or even worse.

Mr. Yalden: Yes, I think we have medical evidence that the testing, particularly those tests using the enzyme/amino acid technique, is not very reliable.

We are not by any means the only agency that makes this statement. I was quoting the Canadian Medical Association, which knows a great deal more about the subject than I do. I might also cite the Addiction Research Foundation, which is very concerned about the inadequacies of the tests and the difficulties in obtaining valid and accurate results and which says, speaking for that organization, samples should be collected by qualified staff under medical supervision.

Mr. Fontana: Because the quality of the tests might be in question, let me ask you this question. If a test was carried out and indicated a pilot or a bus or truck driver had taken a substance such as a drug or alcohol and, while the test might not be as conclusive as you would like it to be, it was an indication that such a substance was in the bloodstream of a particular person who was driving a transport vehicle on public highways, airways or railways, do you not think that test would be sufficient to ensure that particular person should be dealt with because they are putting the public at peril?

Mr. Yalden: I have said a number of times this morning that a positive test for drugs, conducted by common medical analysis, does not show that the individual has a drug in his bloodstream or is impaired. This is not the Human Rights Commissioner speaking.

Testing for alcohol is quite different, of course. If a person tests above 0.8 in a breathalyzer test they are deemed to be impaired and can be dealt with under existing legislation.

The Chairman: We will have the Canadian Medical Association before us on Thursday, so I hope we will explore this further.

[Translation]

J'ai aussi parlé d'éducation, de formation des gestionnaires pour leur permettre de mieux se rendre compte si des employés ont des facultés affaiblies. J'ai parlé de divers types de tests faisant appel à la coordination des mains et des yeux ou à d'autres mesures des capacités d'un individu.

Je pense qu'on pourrait intégrer tous ces éléments à l'arsenal de tests permettant de déterminer si une personne a ou non des facultés affaiblies sans devoir recourir à des tests au hasard de détection de la présence de drogues ou à des analyses d'urine facultatives ou obligatoires.

M. Fontana: Vous avez l'air de critiquer beaucoup les genres de tests et la compétence des personnes qui les administrent. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous estimez que la plupart de ces tests ne sont pas correctement effectués ou ne permettent pas de prouver. . . Insinuez-vous que les personnes qui administrent ces tests dans le domaine médical ou ailleurs ne sont pas compétentes? Je trouve cela assez choquant.

Avez-vous des rapports médicaux ou des déclarations prouvant scientifiquement que les procédures de tests soient erronées? Vous avez l'air de dire que les procédures et les tests eux-mêmes ne sont pas probants et même pire encore.

M. Yalden: Nous avons effectivement des témoignages médicaux montrant que les tests, en particulier ceux qui se fondent sur la technique des enzymes et des acides aminés ne sont pas très fiables.

Nous ne sommes pas les seuls, et de loin, à le dire. J'ai cité l'Association médicale canadienne, qui s'y connaît mieux que moi. Je pourrais aussi vous citer la Fondation de la recherche sur la toxicomanie, qui se préoccupe beaucoup des lacunes des tests et de la difficulté d'obtenir des résultats valables, et selon laquelle les échantillons devraient être prélevés par du personnel qualifié, sous surveillance médicale.

M. Fontana: Puisque c'est la qualité des tests qui risque d'être remise en cause, je vais vous poser une question. Supposons qu'on fasse un prélèvement qui montre qu'un pilote ou un chauffeur d'autobus ou de camion a absorbé une drogue quelconque ou de l'alcool. Même si le test n'est pas aussi concluant qu'on le souhaiterait, s'il permet de détecter la présence d'une telle substance dans le sang de quelqu'un qui doit piloter un camion ou un autobus, un avion ou un train, ne pensez-vous pas que cela devrait suffire pour intervenir auprès de cette personne qui risque de mettre en danger la vie des gens qui voyagent?

M. Yalden: J'ai déjà dit et répété ce matin qu'un test positif réalisé dans le cadre d'une analyse médicale ordinaire ne prouvait pas qu'un individu avait dans son sang une substance toxique ou que ses facultés étaient affaiblies. Je ne le dis pas en tant que président de la commission des droits de la personnes.

Évidemment, dans le cas de l'alcootest, c'est autre chose. Si l'alcootest donne un taux supérieur à 0,8, on considère qu'il y a facultés affaiblies et qu'il faut appliquer la loi.

Le président: Les représentants de l'Association médicale canadienne comparaissent jeudi, et j'espère que nous allons pouvoir creuser cela avec eux.

[Texte]

Colleagues, we have over-extended our time and have other witnesses who are also very important. But I am very glad we took this time with Mr. Yalden and the Human Rights Commission. We knew it would be a very succinct brief and it certainly added some very powerful evidence for our deliberations.

I want to thank you for appearing, for giving us your important brief, and for answering the questions in the manner you have, which leaves relatively little doubt as to what the commission feels about this challenge to the committee to not be adversarial on legislation, but even more positively, to come up with a paper and a policy that the minister is looking for, depending upon the evidence we are hearing.

If I was in the opposition I would be very excited to have this opportunity to influence legislation, rather than to just knock it to pieces.

Mr. Yalden, thank you very much.

Mr. Yalden: Mr. Chairman, if we can be of any further assistance, please let us know.

The Chairman: We certainly will. It is always good to see you and to see a very competent, astute person who puts a face to the term "bureaucrat", along with a lot of common sense.

I am announcing another very interesting witness who is also before this committee quite often and who usually comes up with very firm views; that is, Mr. Norman Hall of the Canadian Shipowners Association, who has been waiting patiently.

Colleagues, when witnesses are clear, we have only to amplify and to clarify their comments, so I call on Mr. Hall. He has a brief that has been circulated to members, and is in nice big print.

Mr. Hall, you have had a lot of experience before this committee and know how we act or try to act, so I leave the proceedings in your hands for you to go through your brief, which you have prepared in a short, succinct manner. Then we will throw the floor open to questions.

• 1040

Mr. T. Norman Hall (President, Canadian Shipowners Association): Thank you very much, Mr. Chairman. With me is Mr. Leslie MacArthur, Director of Marine Operations and Regulatory Affairs.

We appreciate the opportunity of appearing today to present our views on the strategy of substance use in safety-sensitive positions in Canadian transportation.

As many members of this committee are aware, the Canadian Shipowners Association, Association des armateurs canadiens, represents over 90% of the Canadian merchant fleet; that is, ships of at least 1,000 gross tonnes or more. Currently our membership consists of 15 companies with a combined fleet of 122 ships with a carrying capacity of 2.5 million tonnes. We employ some 4,000 officers and unlicensed crew. The trading areas for the Canadian flag fleet include the Great Lakes, the Seaway, the St. Lawrence, the east coast, and the Arctic.

[Traduction]

Chers collègues, nous avons dépassé notre temps et nous avons d'autres témoins importants à entendre. Je suis cependant heureux que nous ayons pu avoir cette discussion avec M. Yalden et la Commission des droits de la personne. Nous savions que ce serait une discussion très concise, et elle nous a permis de disposer d'éléments d'information très importants.

Merci d'être venus nous présenter cet important mémoire et d'avoir répondu comme vous l'avez fait à nos questions en nous montrant clairement la façon dont votre Commission perçoit le défi que doit relever notre comité, à savoir la nécessité de ne pas essayer de démolir le projet de loi mais au contraire d'élaborer un document et une politique allant dans le sens de ce que recherche le ministre à partir des témoignages que nous entendons.

Si j'étais dans l'Opposition, je serais passionné par cette possibilité d'influer sur le projet de loi plutôt que de le démolir.

Merci beaucoup, monsieur Yalden.

M. Yalden: Monsieur le président, si je puis faire autre chose, n'hésitez pas à me le faire savoir.

Le président: Certainement. Nous sommes toujours enchantés de vous revoir et de rencontrer quelqu'un de très compétent et de très fin qui n'a pas grand chose à voir avec le «bureaucrate» tel qu'on le décrit et qui fait preuve de beaucoup de bon sens.

Nous allons maintenant avoir un autre témoin très intéressant que nous entendons fréquemment et qui ne mâche pas ses mots: M. Norman Hall, de l'Association des armateurs canadiens, qui a été très patient.

Chers collègues, quand les témoins sont clairs, nous avons simplement à développer ce qu'ils disent, et je vais donc appeler M. Hall. Son mémoire a été distribué aux membres du comité, et il est imprimé en gros caractères bien clairs.

Monsieur Hall, vous êtes une vieille connaissance et vous connaissez bien notre fonctionnement, et je vais donc vous laisser présenter votre mémoire qui est bref et succinct. Nous passerons ensuite aux questions.

M. T. Norman Hall (président, Association des armateurs canadiens): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis accompagné de M. Leslie MacArthur, directeur des opérations maritimes et des questions de règlements.

Nous vous sommes reconnaissants de nous avoir permis de venir vous exposer notre point de vue sur la stratégie à l'égard de la toxicomanie dans des postes importants pour la sécurité dans les transports canadiens.

Comme un certain nombre de membres de votre comité le savent, l'Association des armateurs canadiens représente plus de 90 p. 100 de la marine marchande canadienne, c'est-à-dire les navires d'au moins 1,000 tonnes de jauge brute. Nous regroupons actuellement 15 compagnies avec un total de 122 navires représentant une capacité de transport de 2,5 millions de tonnes. Nous employons environ 4,000 officiers et membres d'équipage non licenciés. La zone d'action des navires sous pavillon canadien englobe les Grands lacs, la voie maritime, le St-Laurent, la côte est et l'Arctique.

[Text]

Prior to entering into a discussion on the strategy paper, we believe it is important to understand and appreciate the normal operations of the marine mode versus other modes in Canada's transportation system. To begin with, the crew of a ship varies from 20 to 30 people, depending on the type of ship in question. As opposed to the other modes, where normally, once they have completed their trip, be it an aircraft or a train, the crew then either goes home or has a lay-over, the crews on ships do not leave their ship once the watch is completed. The ship is their home or lay-over quarters until they report for the next watch. It remains their home for a number of weeks or months, interrupted only when they disembark for normal vacation time or for special leave.

Canada's marine industry, employers and employees alike, are concerned about safety on the sea and have over the years developed rules with respect to the use of substances aboard ship. Company rules basically forbid the possession of alcohol and so-called street drugs on board ship. At the same time, it is clear that if there is a will then there is a way, and no one can ensure an environment in any workplace that is completely substance free.

Based on the survey results, it would appear that our industry fares reasonably well compared to other modes and the population overall. It should be noted that the marine industry as defined in the survey is divided into the public fleet and the private fleet. Our fleet obviously fits into the latter category. Generally speaking, we agree with the guidelines proposed in the strategy paper; however, we do suggest that if legislation is to be put forward then there should be a clear understanding as to what is fair and workable and what is not.

Strengthened regulations: Basically, what is being proposed is precisely what is in place today with our members, as we have stated earlier. Our employees are prohibited from using or being impaired by alcohol or drugs in the performance of their duties.

We do have difficulty with the proposed prohibition of alcohol within eight hours of reporting for work. As stated earlier, in our industry crews can be aboard ship for weeks at a time and company rules forbid possession on board ship in any event. However, our ships can be in port, say, at least every other day, and crew members off watch who so desire may proceed ashore and in some cases do consume an alcoholic beverage. Any rule prohibiting such options means in effect that crew personnel would not be permitted such indulgence for weeks or months. We do not think this is practical and it can only lead to certain individuals breaking the rules and therefore being in possession and obviously consuming aboard ship.

Obviously we would agree that we should be mindful of abuse and ensure that any such privilege is in keeping with the provisions of the Criminal Code.

[Translation]

Avant d'entamer le débat sur le document de stratégie, nous estimons qu'il est important de bien comprendre les activités normales de la marine par opposition aux autres modes de transport au Canada. Tout d'abord, l'équipage d'un navire se compose de 20 à 30 personnes selon les cas. Contrairement à ce qui se passe pour les autres modes de transport où les équipages, que ce soit d'un avion ou d'un train, rentrent chez eux ou ont une récupération une fois qu'ils ont fini leur voyage, les équipages de navire ne quittent pas leurs navires une fois qu'ils ont terminé leur quart. C'est sur le navire qu'ils vivent et qu'ils prennent leur récupération jusqu'au quart suivant. Le navire demeure leur domicile pendant des semaines ou des mois, et ils ne le quittent que pour des vacances ou des congés spéciaux.

Les employeurs comme les employés dans l'industrie canadienne sont soucieux de la sécurité en mer et ont élaboré au fil des ans des règles concernant la toxicomanie à bord des navires. La réglementation interdit fondamentalement la possession de ce qu'on appelle des drogues de la rue à bord d'un navire. D'un autre côté, il est bien évident qu'on peut toujours contourner le règlement, et qu'il est impossible d'éviter totalement la toxicomanie sur un lieu de travail.

D'après les enquêtes qui ont été effectuées, notre industrie ne se porte pas trop mal comparé aux autres industries et à l'ensemble de la population. Vous remarquerez que dans l'enquête l'industrie maritime est divisée en flotte publique et flotte privée. Nous appartenons manifestement à la deuxième catégorie. Dans l'ensemble, nous sommes d'accord avec les lignes directrices proposées dans le document de stratégie; toutefois, nous estimons qu'avant de présenter un projet de loi, il faut bien savoir ce qui est possible et raisonnable et ce qui ne l'est pas.

Renforcement de la réglementation: ce qui est proposé, c'est en gros ce que nous pratiquons déjà, comme nous l'avons dit précédemment. Nos employés n'ont pas le droit de consommer d'alcool ou de drogue ou d'être sous l'influence de ces substances dans l'exercice de leurs fonctions.

L'idée d'interdire toute consommation d'alcool huit heures avant de se présenter au travail nous pose un problème. Comme nous l'avons déjà dit, il arrive que nos équipages ne quittent pas leurs navires pendant des semaines, et il est de toute façon interdit de posséder de l'alcool à bord d'un navire. Mais les navires relâchent dans un port disons tous les deux jours, et les membres d'équipage qui ne sont pas de service peuvent débarquer et consommer à l'occasion des boissons alcoolisées. La restriction envisagée signifierait que les équipages n'auraient plus le droit de le faire pendant des semaines ou même des mois. Nous estimons que ce ne serait pas réaliste et que cela ne ferait qu'inciter certains individus à enfreindre le règlement et à se procurer des substances qu'ils consommeraient à bord du navire.

Nous convenons tout à fait qu'il faut surveiller les abus et respecter les dispositions du Code criminel.

[Texte]

Education: We agree that there should be a greater emphasis on the education of employees about the dangers of abuse of substances in the workplace. We will continue to work with our collective bargaining units to ensure that effective programs on substance use are in place.

Assistance programs: As was pointed out in the strategy paper, EAPs are provided in some instances, depending on the size of the organization. Again, we will consult with our collective bargaining units to try to develop an industry-wide program or access to such services to ensure that "the objective of fair and human treatment of employees is achieved".

As there can be considerable turnover, particularly with respect to unlicensed crew members—that is, ships laying up because of a lack of cargo or, vice versa, being reactivated as more cargo appears—we would have to work particularly closely with our bargaining units to ensure the proper use of such programs.

Committee members should be aware that employers have little influence on the selection of replacements for unlicensed crew members. Our contract is with the union, which in turn operate a hiring hall based on a first come, first served format. There has been close co-operation between us to ensure that dependable, qualified personnel are made available.

• 1045

Substance testing: The strategy paper further suggests testing for substance use; the principal methods being a breath-testing device for alcohol and a urine sample for drugs. The responsibility for such testing rests with the employer. In our case this means the responsibility falls on the master of the vessel.

The master is not a lab technician, nor are we going to have chemistry sets aboard our ships. We therefore cannot accept the requirement that the employer—that is, the master—be responsible for this form of testing. A ship spends more time sailing than it does loading or unloading cargo, therefore the only logical time for testing is when the vessel is in port.

We suggest Coast Guard ship safety inspectors be trained and be given the responsibility to carry out mutually agreed-upon testing procedures.

Post-accident testing: We generally agree with the concept of post-accident testing where such an accident may have caused death, injury, or significant damage to property or the environment. Any such testing should be carried out as quickly as possible following an incident by a qualified expert in accordance with the normal accident investigating procedures.

Periodic testing. While this proposal sounds simple enough, it would appear to be a testing procedure that will not produce the desired results. Certainly with respect to testing for alcohol abuse, any one in his or her own right mind would ensure that they abstain for at least a day or two prior to the pre-arranged medical examination. As to testing for drug abuse, we do not profess to be experts in this field, but presumably traces of certain drugs and drug use can

[Traduction]

Education: il faudrait insister plus sur la sensibilisation des employés aux dangers de la toxicomanie sur les lieux de travail. Nous allons continuer à travailler avec nos équipes de négociations collectives pour mettre en place des programmes efficaces à cet effet.

Programmes d'aide: comme le précise le document de stratégie, il peut exister, selon la taille des organisations, des programmes d'aide aux employés. Là encore, nous avons essayé avec nos équipes de négociations collectives de mettre au point un programme généralisé d'accès à ces services dans le but d'atteindre «l'objectif d'un traitement plus équitable et plus humain».

Comme il peut y avoir un roulement important, en particulier dans le cas des membres d'équipage non licenciés—c'est-à-dire que des navires font relâche faute de marchandises à transporter et à l'inverse rappellent leur équipage pour appareiller—nous devrions avoir une collaboration particulièrement étroite avec nos équipes de négociations pour faire appliquer correctement ces programmes.

Nous précisons aux membres du comité que les employeurs ne peuvent guère influencer sur la sélection des remplaçants de membres d'équipage non licenciés. Nous avons un contrat avec le syndicat qui, à son tour, recrute des membres d'équipage dans l'ordre où ils se présentent. Nous avons jusqu'à présent collaboré étroitement de façon à disposer d'un personnel fiable et qualifié.

Test de dépistage: Le document de stratégie propose aussi des tests de dépistage; les deux principaux tests proposés sont l'alcootest et l'analyse d'urine. C'est à l'employeur qu'il appartiendrait d'administrer ces tests. Dans notre cas, cela veut dire le capitaine du navire.

Le capitaine n'est pas un technicien de laboratoire, et il n'est pas question que nous embarquions des laboratoires de chimie dans nos navires. Nous ne pouvons donc accepter que l'employeur, c'est-à-dire le capitaine, soit responsable de ces tests. Un navire passe plus de temps en mer qu'à charger ou à décharger ses marchandises, mais c'est donc logiquement quand il fait relâche au port qu'on doit administrer ces tests.

À notre avis, ce sont les inspecteurs de la sécurité de la garde côtière qui devraient avoir cette formation et la responsabilité d'administrer des tests mutuellement acceptés.

Test après accident: Nous sommes dans l'ensemble d'accord avec l'idée d'un test après accident si cet accident a entraîné la mort, des blessures ou des dommages importants à la propriété ou à l'environnement. Ces tests devraient être administrés le plus rapidement possible à la suite d'un incident par un expert qualifié, conformément aux pratiques d'enquêtes normales en cas d'accident.

Test périodique. Bien que cette proposition semble assez élémentaire, il ne semble pas qu'elle puisse donner les résultats souhaités. Il est clair que quiconque a un minimum de bon sens s'abstiendrait de boire un jour ou deux avant la date convenue mutuellement pour un examen médical de dépistage de l'alcoolisme. Pour ce qui est du dépistage de drogues, nous ne prétendons pas être des experts en la matière, mais il est vraisemblable que les traces de certaines

[Text]

disappear if the person abstains for a given period of time prior to a known medical examination. In any event, provision for such testing could be added to the proposed Medical Examination for Seafarers Regulations, which are forthcoming.

Pre-employment testing. The Canada Shipping Act already provides for some sort of medical; and the proposed new seafarers' medical regulations, previously mentioned, should provide for the security of the system as envisioned in the strategy paper.

Again, we caution legislators not to go overboard on pre-employment testing. There is considerable movement of ships personnel between ships, either ships in the same fleet or other fleets. We submit, therefore, that industry be permitted to work out with their unions an acceptable form of pre-employment testing.

For-cause testing: For reasons mentioned earlier in this brief, for-cause testing on board ship while at sea is not practical. If the master has cause for concern through observation of a crew member's behaviour or his performance, he can always relieve that person from his duties at the time. If that person is foolish enough to be in possession of alcohol or drugs, he or she can be dismissed for cause and put ashore at the next port of call. Secondly, the master could advise the appropriate authorities by radio phone and arrange for testing at the next port of call or stoppage of the vessel, for example, when entering a seaway lock.

Random testing: It is proposed that a random test be conducted "at any time while on duty". The subject of the moral principles of random testing have been discussed by others, including the witness you just heard this morning, and is currently before the U.S. courts. Against this background, and the many obstacles listed elsewhere in this brief, we cannot accept any thought of random testing.

Summary: The Canadian Shipowners Association has been and continues to be fully committed to safety at sea. This is well documented by our participation in the development of marine training and safety programs with various departments of government, as well as the marine collective bargaining units.

Of our own initiative we developed simulator training programs for ships navigation officers. Company regulations were developed over the years with respect to safety generally and the possession or use of substances aboard ship. We are probably the only industry required to be inspected by two ship inspection agencies; that is classification societies such as Lloyd's Registry and the Canadian Coast Guard Steamship Inspection Service.

We are not aware of any incident involving injury, damage to property or the environment that occurred as a result of substance abuse.

Therefore, with respect to the strategy paper and proposed legislation on this subject, we strongly urge this committee and the government to consider the following:

[Translation]

drogues peuvent disparaître si la personne s'abstient d'en consommer pendant un certain temps avant la date fixée pour un examen médical. Quoi qu'il en soit, il serait possible d'inclure de tels tests dans la réglementation sur les examens médicaux des marins qui doit bientôt être publiée.

Test préalable à l'emploi. La Loi sur la marine marchande du Canada prévoit déjà des examens médicaux; la nouvelle réglementation médicale pour les marins dont je viens de parler devrait garantir la sécurité du système envisagé dans le document de stratégie.

Là encore, nous recommandons aux législateurs une certaine prudence pour ces tests préalables à l'emploi. Il y a un mouvement considérable de personnel d'un navire à l'autre, à l'intérieur d'une même flotte ou entre flotte. Il serait donc souhaitable que les représentants de l'industrie soient autorisés à élaborer avec leurs syndicats une forme acceptable de tests préalables à l'emploi.

Test motivé: Pour les raisons que nous avons mentionnées précédemment, les tests «motivés» à bord d'un navire en mer ne sont pas pratiques. Si le comportement d'un membre d'équipage préoccupe le commandant de bord, il peut toujours le relever momentanément de ses fonctions. Si cette personne est assez stupide pour être en possession d'alcool ou de drogues, elle peut être renvoyée «pour motif» et débarquée au prochain port. Deuxièmement, le commandant peut communiquer par radio-téléphone avec les autorités pour administrer à la personne en question un test dès l'arrivée au prochain port ou le premier arrêt du navire, par exemple, à une écluse.

Test au hasard: On propose dans la stratégie que des tests au hasard soient effectués «à n'importe quel moment quand on est de service». La question de principes moraux que soulève ce type de tests a déjà été abordée, notamment par le témoin que vous venez d'entendre, et elle est actuellement à l'étude devant les tribunaux américains. Dans ces conditions, et compte tenu des multiples obstacles énumérés dans notre mémoire, nous ne pouvons nous associer à une telle initiative.

Résumé: L'Association canadienne des armateurs est et demeure profondément soucieuse de la sécurité en mer, comme le prouve notre participation à la mise au point de programmes de formation et de sécurité avec divers ministères et les équipes de négociations collectives.

Nous avons pris l'initiative de mettre au point les programmes de simulation pour les officiers de navigation. Nous avons élaboré au fil des ans une réglementation sur la sécurité et la possession d'utilisation de substances toxiques à bord des navires. Nous sommes probablement la seule industrie qui soit soumise aux inspections de deux organismes différents, à savoir des sociétés de classification comme le *Lloyd's Registry* et le Service d'inspection des navires de la Garde côtière canadienne.

Nous n'avons pas connaissance d'incidents ayant entraîné des blessures ou des dommages importants à la propriété ou à l'environnement par suite d'abus de substances toxiques.

Par conséquent, nous présentons les recommandations suivantes à propos du document de stratégie et du projet de loi envisagé:

[Texte]

1. This should be a “made in Canada” set of regulations, not a policy that is designed to resolve an awkward situation created by hastily drawn up U.S. legislation on substance abuse.

2. Once the proposed regulations have been developed there should be thorough consultation with industry and the unions to ensure fairness, workability, and respect for the Charter of Rights.

3. There must be a clear and precise definition of the safety-sensitive position. The responsibilities of a master are considerably more onerous than that of a steward or a cook, yet the survey report assumes that the whole crew is in a safety-sensitive position. We would suggest any such legislation be restricted to those members of the crew who require a certificate of competency in accordance with the requirements of the Canada Shipping Act. The same argument would apply to shore-based marine personnel.

4. There must also be a clearer definition of abuse of substance. Again, the average reader of the statistical report could draw the conclusion that any one having an alcoholic beverage is incapable of carrying out his duties in a competent manner. With respect to over-the-counter drugs, in many cases these drugs enhance safety rather than compromise it.

• 1050

5. We are concerned that the strategy paper does not address the question of substance abuse with respect to foreign flagships operating in Canadian waters. We suspect a survey of such ships would provide the same statistical results on use of substance, perhaps in some cases depending on the rules for various flag countries as well as various company rules. Perhaps more, I should say. We therefore recommend that whatever legislation is put in place should apply equally to foreign vessels operating in Canadian waters.

Our concerns and recommendations on the responsibility for testing are clearly defined earlier in this brief, as are our views on various forms of testing.

Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity of being here. We are ready to answer any questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall, for going over your brief. It certainly gives us much food for thought.

Mr. Nault (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, I would just like to thank Mr. Hall very much for his brief and start off by making a statement. I would be interested in whether he will concur with it.

By reading your brief I get the impression that you feel strongly that, first, there is not a significant problem in your industry and that you feel it is being looked after fairly safely now. Second, that if there are some minor changes that should be made to the way the regulations are in place now, they should be done in a collective bargaining unit with the present employees and that there is a need for the owners of the ships and the employees themselves to work together.

[Traduction]

1. Il faudrait qu'il s'agisse d'une réglementation «canadienne», et non d'une politique destinée à rectifier le malaise entraîné par une législation américaine sur la toxicomanie adoptée à la va-vite.

2. Une fois rédigée la réglementation envisagée, il faudrait tenir des consultations approfondies avec l'industrie et les syndicats afin d'être certain que cette réglementation sera équitable, applicable et conforme à la Charte des droits.

3. Il faut définir de façon claire et précise les postes reliés à la sécurité. Un capitaine a des responsabilités beaucoup plus lourdes qu'un steward ou un cuisinier, et pourtant d'après le rapport d'enquête, tous les membres d'équipage occupent des postes reliés à la sécurité. Il faudrait que la loi envisagée s'adresse uniquement aux membres d'équipage qui doivent avoir un certificat de compétence conformément aux exigences de la Loi sur la marine marchande du Canada. Ce même argument s'appliquerait aussi au personnel à terre.

4. Il faut aussi définir de façon plus claire l'abus. Là encore, le lecteur moyen du rapport statistique pourrait très bien conclure que quiconque absorbe une boisson alcoolisée est incapable de s'acquitter correctement de ses fonctions. Dans le cas des médicaments vendus dans le commerce, la situation est au contraire bien souvent un élément de sécurité.

5. Nous trouvons inquiétant que le document de stratégie n'aborde pas la question de la toxicomanie dans le cas des navires battant pavillon étranger dans les eaux canadiennes. Une enquête auprès de ces navires donnerait probablement les mêmes résultats statistiques sur la toxicomanie, résultats qui varieraient peut-être selon la réglementation des pays et peut-être plus même des compagnies. Il sera donc souhaitable que la loi qui sera adoptée s'applique également aux navires étrangers dans les eaux canadiennes.

Nous avons clairement défini au début de notre mémoire nos recommandations et nos responsabilités en matière de tests et notre point de vue sur les diverses formes de tests.

Monsieur le président, nous vous remercions de nous avoir permis de vous rencontrer. Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Hall, de nous avoir lu cet exposé, qui nous donne amplement matière à réflexion.

M. Nault (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, j'aimerais remercier M. Hall de cet exposé et commencer par une petite déclaration. Je me demande s'il sera d'accord.

Quand je lis votre mémoire, j'ai l'impression que vous êtes convaincu premièrement qu'il n'y a pas de problèmes sérieux dans votre industrie et que vous n'avez pas de problèmes de sécurité, et deuxièmement que s'il faut apporter quelques modifications mineures à la réglementation actuellement en vigueur, il faudrait que cela se fasse dans le cadre d'une négociation collective avec les employés et que les propriétaires des navires et les employés eux-mêmes s'entendent sur la marche à suivre.

[Text]

Would that be a fair statement to make?

Mr. Hall: Yes to both questions.

Mr. Nault: Having said that then, I guess we come to the question: If you were sitting in our position, what changes would you propose to make? Which ones would justify trampling on an individual's rights to a certain extent? If we were to make some changes and not blindly follow the lead of our American friends to improve the safety-sensitive positions of the shipping industry, would you suggest ways of going about that?

Mr. Hall: First, we are making an assumption that changes are necessary. I am not even convinced that is the case. Let us face facts. I think all of this is an over-reaction to the unfortunate Exxon Valdez incident in Alaska. As a result, everybody is running around trying to reinvent the wheel.

Certainly there is always room for improvement in any legislation. I think we would be open to some sort of general consultation on what we might do to maybe tighten it up a bit, if somebody feels there is tightening up required. But I do not think we have to go overboard here and come up with a whole bunch of new rules that are not going to work. That is my concern.

Mr. Nault: Then let us talk for a minute about your statements that relate to pre-employment testing. You have stated simply that we should not go overboard as it relates to pre-employment testing. In that frame the impression I get is that you are telling us that there is no need in a lot of instances for across-the-board pre-employment testing in your industry. Is that where you are coming from?

Mr. Hall: I am sorry, what we were really referring to there is that basically there are rules in place through the Canada Shipping Act and these new regulations that are coming up for seafarers. I am not sure what the unions do, for example, with respect to testing prior to engaging people within the unions to then apply for a job on ship. All I was really referring to there was that there is a heck of a lot of movement in our industry from ship to ship, because there are ships that operate three months and lay up because there is no cargo. Then they come back out again, and these guys go back to the union hall and line up to get the job on the next open ship that is available.

They are running around not only from ship to ship but maybe from company to company. If we start putting rules down that say every time you change ship or change company you have to be examined, it would get out of hand. Work it out with the unions.

Mr. Nault: Would it be acceptable to work it out as a whole that an individual who is licensed or, for example, has been a crew member for a six-month period and has performed and has been accepted by the industry, has therefore become an employee of the industry as a whole and there is no need to pre-employ every time he jumps from company to company, which is probably a regular occurrence in your industry?

[Translation]

Vous êtes d'accord?

M. Hall: Oui dans les deux cas.

M. Nault: Dans ce cas, voici ma question: si vous étiez à notre place, quelles modifications proposeriez-vous? Dans quelle mesure serait-il justifié d'empiéter sur les droits des particuliers? Si nous devons apporter certaines modifications sans suivre aveuglément la voix de nos amis américains pour améliorer les postes liés à la sécurité dans l'industrie maritime, que faudrait-il faire?

M. Hall: Premièrement, vous partez du principe qu'il faut apporter des modifications. Je n'en suis même pas convaincu. Voyons les choses en face. Je pense qu'on a en fait monté en épingle toute cette affaire à cause du malheureux incident de l'Exxon Valdez en Alaska. Du coup, tout le monde veut réinventer la roue.

Évidemment, on peut toujours améliorer une loi. Nous serions d'accord pour accepter des consultations générales en vue de resserrer un peu la vis si l'on estime qu'il faut vraiment la resserrer. Mais je pense qu'il ne faut pas exagérer et aller chercher toute une série de nouvelles règles qui ne marcheront pas. Voilà ce qui m'inquiète.

M. Nault: Dans ce cas, revenons un instant sur ce que vous dites à propos des tests préalables à l'emploi. Vous dites qu'il ne faut pas exagérer dans ce domaine. J'ai l'impression que d'après vous, dans bien des cas, il ne serait pas nécessaire de pratiquer ces tests préalables de façon généralisée dans votre industrie. Est-ce que je vous ai bien saisi?

M. Hall: Pardon, ce que nous voulions dire, c'est qu'il y a déjà une réglementation dans le cadre de la Loi sur la marine marchande du Canada et que nous allons bientôt avoir une nouvelle réglementation pour les marins. Je ne sais pas exactement par exemple quels tests les syndicats font passer aux personnes qui se présentent à un emploi sur un navire. Tout ce que j'ai voulu dire, c'est qu'il y a énormément de mouvement dans notre industrie, d'un navire à l'autre parce qu'il y a des navires qui fonctionnent pendant trois mois et qui font ensuite relâche parce qu'ils n'ont rien à transporter. Donc, l'équipage va se réinscrire auprès du syndicat pour trouver du travail sur le prochain navire en partance.

Donc les marins passent d'un navire à l'autre et même d'une compagnie à l'autre. Si nous commençons à exiger un examen à chaque fois que quelqu'un change de navire ou de compagnie, cela va être du délire. Essayez de régler ça avec les syndicats.

M. Nault: Pourrait-on en règle générale dire que quelqu'un qui est licencié ou qui par exemple s'est correctement acquitté de ses fonctions dans un équipage pendant six mois et qui est par conséquent devenu employé de cette industrie n'aura pas besoin de subir un test préalable à chaque fois qu'il passera dans une autre compagnie, comme cela se produit probablement très souvent?

[Texte]

Mr. Hall: Yes. All I am saying, basically, is that there are rules. We are talking safety-sensitive here. I am not so sure the cook is in as safety-sensitive a position as the master, or the first mate, so. . .

Secondly, as I indicated within the brief, there are rules for navigating officers and other officers with respect to medicals that they have to meet. It is in the Canada Shipping Act. All I am saying is that we should use common sense. The act provides for that sort of thing now. We are coming up with new regulations with respect to medicals for unlicensed crew. I think it will be there.

• 1055

Mr. Tobin: Mr. Hall has given an excellent summary of the Canadian Shipowners' position on this proposed legislation.

The first point is that this should be a "made in Canada" set of regulations, not a policy that is designed to resolve an awkward situation created by hastily drawn-up U.S. legislation on substance abuse. Describe that awkward situation? Why is it awkward for Canada? Why is it awkward for your industry? What are you saying? To what are we as a nation hastily responding? What is the awkward situation for us?

Mr. Hall: As you are aware, Mr. Tobin, the U.S. came out with this legislation about a year or two ago without any consultation whatsoever. They just suddenly threw it in. Operating on the Great Lakes, we are in American ports every day of the week, which makes it very awkward for us if suddenly we have to meet all these regulations and we have the Charter of Rights, we have the Human Rights Commission. How do we handle all this?

Our Canadian government, through the intervention of the Coast Guard, managed to get the U.S. to postpone imposing those rules and regulations on foreign flagships, particularly Canadian flagships, until such time as we developed our own rules and regulations. The U.S. has postponed it until January 1992, as I recall now. All I am saying is it was going to be a very awkward situation because Canada, I think, would be embarrassed if all of a sudden we started yelling and complaining about how our guys must have needles to check for drugs. The unions are going to be upset about the whole thing. It could have been a rather nasty situation.

I think what happened was that we were forced into a situation. I cannot speak for other modes, but I certainly listened to the previous witness, and obviously it applies to other modes. Fortunately, we were able to do something here to convince the U.S. Coast Guard not to impose their regulations on our people until we had a chance to develop our own regulations.

Mr. Tobin: To go back to the question asked by Mr. Nault, basically he said that under your current system, the employee assistance programs, there are provisions for testing some specific modes, specific cases, which are already defined in legislation, and essentially you are saying it works: we have a trust relationship between those responsible for negotiating on behalf of the employees and the employer, the EARs there, the AAPs. It works, so let us keep the system in place. You are not convinced there is any need for change.

[Traduction]

M. Hall: Oui. Disons en gros qu'il y a une réglementation. Nous parlons de postes reliés à la sécurité. Je ne sais pas si le cuisinier occupe un poste aussi important pour la sécurité que le capitaine ou le second. . .

Deuxièmement, comme je le dis dans le mémoire, il y a des règles que les officiers navigants et tous les autres officiers doivent respecter sur le plan médical. Tout cela figure dans la Loi sur la marine marchande. Il suffit simplement d'avoir un peu de jugeotte. La loi prévoit déjà tout cela. Nous allons avoir une nouvelle réglementation sur les exigences médicales pour les équipages non licenciés. Je pense que tout sera là.

M. Tobin: Monsieur Hall nous a très bien résumé la position des armateurs canadiens sur ce projet.

Tout d'abord, il faudrait que cette réglementation soit une réglementation «canadienne», et non une politique destinée à rectifier le malaise entraîné par une loi américaine sur la toxicomanie rédigée à la va-vite. Pourriez-vous nous décrire ce malaise? Pourquoi y-a-t-il malaise au Canada et dans votre industrie? Que voulez-vous dire? A quoi faudrait-il répondre à la hâte? Ou est le malaise?

M. Hall: Comme vous le savez, monsieur Tobin, les États-Unis ont adopté cette loi il y a environ un an ou deux sans la moindre consultation. Cela s'est fait du jour au lendemain. Comme nous naviguons sur les Grands lacs, nous abordons constamment dans des ports américains, et nous avons donc un sérieux problème de compatibilité entre cette réglementation et notre Charte des droits, ou notre Commission des droits de la personne. Que faire?

Le gouvernement canadien a réussi par le biais de la garde côtière à convaincre les États-Unis de retarder l'application de cette réglementation aux navires battant pavillon étranger, en particulier les navires canadiens, le temps que nous élaborions notre propre réglementation. Les Américains nous ont donné jusqu'à janvier 1992, la date me revient. Je dis simplement que le Canada aurait un sérieux problème si tout d'un coup nous commencions à protester parce qu'on exige des prélèvements de sang sur tous nos employés pour dépister l'usage de drogues. Cela risquerait de provoquer un tollé chez les syndicats et une véritable pagaille.

Je crois que nous avons été mis au pied du mur. Je parle ici simplement de notre secteur, mais d'après les précédents témoins, je pense que c'est aussi valable pour les autres modes de transport. Nous avons heureusement réussi à convaincre la garde côtière américaine de nous donner un délai pour élaborer notre propre réglementation.

M. Tobin: Pour en revenir à la question de M. Nault, vous dites que dans le contexte actuel, avec les programmes d'aide aux employés, il existe des modalités de test bien précises qui sont définies dans la loi et selon vous, cela marche: il y a un rapport de confiance entre les responsables de la négociation du côté de l'employeur et du côté de l'employé. Puisque cela marche, n'y touchons pas. Vous estimez qu'il n'y a rien à changer à cette situation.

[Text]

Are you saying to us that you believe the Government of Canada ought to be negotiating with the Americans, indicating to them that we think we have a pretty good record now, that we have programs that are workable now—convincing the Americans that we do not need to copycat their legislation rather than trying to draft, in essence, a piece of copycat legislation that is in tune with the approach now being taken in the United States?

We heard earlier from the chairman about the Supreme Court decision in the U.S. yesterday. That is the crux of the issue. We are not down to whether this is necessary, because the weight of evidence we have heard at this committee is that it is not necessary. Therefore, practically speaking, in terms of our bilateral relationship with the United States the question is whether we have a choice. From an industry point of view, what is your view?

Mr. Hall: I basically agree with everything you are saying, sir. I would say that there may be an area for public consumption that should be looked at, and that is the post-accident testing. Maybe the rules should be tightened up there. I have no problem with that at all. If somebody is guilty of using substance and then goes crashing around and spills oil all over the damn place, he should be tested.

Mr. Tobin: Obviously your association is well apprised of what is happening south of the border and there are links that exist between your association and a similar association in the United States. The question I am asking you is: what do you think it will take to satisfy legislators south of the border? Is there a measure of lobbying being done by your industry counterparts south of the border? Indirectly one would suggest that unless we comply with a similar type of legislation, Canadian shipping could be frozen out of U.S. ports, and from a purely commercial point of view that is not a bad thing for the Americans, in particular on the cross-lake trade, where we do very well vis-à-vis the Americans.

• 1100

Mr. Hall: That is right. That is why we lost the Jones Act argument of free trade.

Mr. Tobin: That is right. Do you understand where I am coming from?

Mr. Hall: Yes.

Mr. Tobin: I suspect there is more than drugs and alcohol abuse involved in this, Mr. Chairman. There are other considerations.

Mr. Hall: I am aware that certainly the unions on the U.S. side—our counterparts—have been fighting to have something changed. They do not like this because it is too restrictive. I just heard what the chairman mentioned this morning about this news of the decision of the U.S. court. Obviously I would like to know more details about it and to get reaction from our counterparts.

[Translation]

Voulez-vous dire qu'à votre avis le gouvernement canadien devrait dire aux Américains que les choses vont très bien chez nous, que nous avons des programmes qui donnent d'excellents résultats et que nous n'avons nul besoin de copier leur loi et de nous doter de dispositions qui seraient simplement un calque des leurs?

Le président nous a déjà parlé de la décision prise hier par la Cour suprême. C'est le noeud de la question. Il ne s'agit pas de savoir si c'est nécessaire, puisque les témoignages que nous avons entendus montrent que ce n'est pas le cas. Par conséquent, la question est de savoir concrètement si nous avons le choix dans nos rapports bilatéraux avec les États-Unis. Qu'en pensez-vous?

M. Hall: Je suis fondamentalement d'accord avec tout ce que vous dites. Disons qu'il y a peut-être un domaine sur lequel il faudrait se pencher, celui des tests après accident. Il faudrait peut-être resserrer la réglementation sur ce point. Je n'ai aucune objection à cela. Si quelqu'un absorbe une substance toxique, et répand toute sa cargaison à la surface de l'eau, il doit subir un test.

M. Tobin: Votre association sait ce qui se passe aux États-Unis, et vous avez des liens avec une association analogue dans ce pays. Dans ces conditions, que faut-il faire à votre avis pour donner satisfaction aux législateurs américains? Pouvez-vous vous servir de vos homologues américains pour faire du lobbying? Si nous n'adoptons pas une législation analogue, ne risquons-nous pas indirectement de nous voir interdire l'accès aux ports américains, ce qui serait pour les Américains une excellente affaire sur le plan commercial, en particulier dans les Grands lacs où nous tirons plutôt bien notre épingle du jeu face à eux?

M. Hall: C'est exact. C'est la raison pour laquelle l'argument du libre-échange n'a pas été retenu en ce qui concerne la Loi Jones.

M. Tobin: C'est exact. Vous comprenez ce que je veux dire?

M. Hall: Oui.

M. Tobin: J'ai l'impression que cela va plus loin que le simple abus des drogues et de l'alcool, monsieur le président. D'autres considérations entrent en jeu.

M. Hall: Je sais que des syndicats américains—nos homologues, se sont battus pour obtenir des changements. Le système ne leur plaît pas car il impose trop de restriction. On vient de me répéter ce qu'a dit le président, ce matin, à propos de la décision du tribunal américain. Il est évident que j'aimerais en savoir plus à ce sujet et que je voudrais savoir quelles sont les réactions de nos homologues.

[Texte]

You people are in the business. I am suggesting there is nothing wrong with doing something here that is going to look good. If you want to do something about telling our U.S. friends that we are tightening up our post-accident testing, we are going to make sure that everybody has access to EAPs and we will put some wording in to satisfy everybody, fine.

Mr. Tobin: I have no problem with that. We do not have to go to ramifications.

Mr. Hall: No.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Kristiansen. The bells are ringing for the House and many other committees, so I hope you will govern yourself accordingly. I think this witness is also very clear. I commend members for being so concise when witnesses are so clear.

Mr. Kristiansen: The first thing I wanted to comment on, Mr. Chairman, is the clarity of the submission. It is eminently practical, which is refreshing when you are dealing these kinds of subjects sometimes. As someone who still holds a seaman's card, although not a very active one, and whose father spent almost half a century plying the coast between Mexico and Alaska, I am at least partially aware of some of the kinds of difficulties you are dealing with here.

Mr. Tobin: Mr. Kristiansen, I want to ask one question.

Mr. Kristiansen: Do not ask him about Juno, Alaska.

Mr. Tobin: There is a line here that says when a ship goes into port some of the crew, a small number, may take advantage of the opportunity to have a beer. Is that true?

Mr. Kristiansen: I said not to ask him about Juno, Alaska.

Mr. Tobin: Nice try. We were going to ask that after.

Mr. Kristiansen: Just to get it clear, you have given some agreement, for understandable reasons, to post-accident testing. That would almost now take place in the normal scheme of things anyway. As for pre-employment testing, you have considerable difficulty with it. You pointed out really that in the case of your industry, about the only way it could work would be if it were simply an invitation to you to work out a solution with the hiring halls involved because of the problems.

Mr. Hall: It would be a pre-employment random test. It is the only way it would ever work.

Mr. Kristiansen: You wander up and down the waterfront with everybody who is available for the hiring hall doing the pre-test. Yes, it is pretty unworkable. On random testing, you simply said that it was not practical at all.

There is only one specific question arising out of it because the rest of it is very clear. With regard to substance testing as a whole, you mention one of the problems is that the master is not a lab technician nor are you going to have chemistry sets aboard your vessels, not to mention the other facilities you will be required to have under this.

[Traduction]

Vos membres sont des gens du métier. À mon avis, il n'y a rien de répréhensible à prendre des mesures qui feront bon effet. Je n'ai pas d'objection à ce que vous fassiez savoir à vos amis américains que nous allons accroître la sévérité de nos tests après accidents; nous veillerons à ce que tout le monde ait accès aux PAE et nous utiliserons des termes propres à donner satisfaction à tout le monde.

M. Tobin: Pas de problème, nous ne sommes pas obligés à rentrer dans les détails.

M. Hall: Non.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Kristiansen. La sonnerie nous appelle à la Chambre et à beaucoup d'autres comités; j'espère donc que vous agirez en conséquence. Ce témoin s'est exprimé avec beaucoup de clarté. Je félicite les membres de se montrer aussi concis que les témoins sont clairs.

M. Kristiansen: Monsieur le Président, je tenais avant tout à souligner la clarté de ce mémoire. Il est extrêmement pratique, ce qui est bien agréable lorsque l'on en a affaire à ce genre de question. Moi qui détient encore une carte de marin, bien que je ne m'en serve guère, et dont le père a passé près d'un demi siècle à naviguer entre le Mexique et l'Alaska, j'ai une petite idée du genre de difficultés auxquelles vous avez à faire face.

M. Tobin: Monsieur Kristiansen, j'aimerais vous poser une question.

M. Kristiansen: Ne lui posez pas de question sur Juno, en Alaska.

M. Tobin: Je lis ici que lorsqu'un navire entre au port, certains membres de son équipage, peu nombreux, bien sûr, profitent de l'occasion pour aller prendre une bière. Est-ce exact?

M. Kristiansen: Je vous avais dit de ne pas lui poser de question au sujet de Juno.

M. Tobin: Bien joué. Nous en parlerons plus tard.

M. Kristiansen: Précisons bien les choses: Vous avez dit que vous étiez assez favorable, pour des raisons compréhensibles, aux tests après-accident. De toute façon, c'est là une procédure assez normale. En revanche, vous n'étiez pas du tout d'accord avec les tests préalables à l'emploi. Vous avez fait remarquer que dans votre industrie, le seul moyen pour que cela marche serait de vous inviter tout simplement à trouver une solution avec les bureaux d'embauche concernés à cause des problèmes.

M. Hall: Il s'agirait d'un test aléatoire préalable à l'emploi. C'est le seul moyen pour que cela marche.

M. Kristiansen: Vous circuleriez sur les quais pour faire subir ce test préalable à tous les gens disponibles dans les bureaux d'embauche. Effectivement, je ne vois pas très bien comment cela pourrait marcher. Quant aux tests aléatoires, vous avez simplement déclaré qu'ils n'étaient pas pratiques du tout.

Cela ne soulève qu'une seule question car tout le reste est très clair. À propos des tests d'utilisation des drogues, vous dites qu'un des problèmes est dû au fait que le capitaine n'est pas un technicien de laboratoire et que vos navires ne vont pas transporter de nécessaires à chimie, sans parler des autres installations que vous serez obligés d'avoir en vertu de ces dispositions.

[Text]

I gather you mean, on page 7, that if the testing regime goes ahead, Coast Guard ship safety inspectors should be trained and given the responsibility to carry out mutually agreed upon testing procedures. How many Coast Guard ship safety inspectors are there?

Mr. Leslie MacArthur (Director, Marine Operations and Regulatory Affairs, Canadian Shipowners Association): About 130.

Mr. Kristiansen: Do they have enough spare time currently to be able to be burdened with this? How many extra inspectors do you think would be required to get into this?

Mr. MacArthur: I think there would be some extra inspectors needed. I am not in the position to say just how many. It depends on how many people are to be tested and what the regime would be. There are certainly times when inspectors would be available, but it may not be when they are required.

Mr. Kristiansen: I certainly think that the safety inspectors themselves, if you were going to place a prioritization or if they wanted to place a priority on the various tests they are required to conduct, both on Canadian and other vessels in our waters—

Mr. Hall: If I might expand on that, Mr. Kristiansen, first of all, we are talking about basically post-accident testing as the only area in which we see something that should be done about it. Therefore, I do not see where there will be that much of an extra strain.

• 1105

The other concern we have is not having too many different inspectors for different subjects coming aboard ship, delaying ships unnecessarily. We did work out something with the Coast Guard where they would represent the Department of Labour with respect to safety at work under Part IV of the Labour Code; otherwise we are going to have a Labour inspector and a Coast Guard inspector and we would be parked there forever.

Mr. Kristiansen: Have you had any opportunity during the period we have had since this strategy paper was first announced to communicate at all with your counterparts in the other countries that have also asked for a delay in the implementation of the U.S. legislation? For instance, Britain, France, Denmark, West Germany, Holland, Finland, Norway, Sweden and Switzerland have all asked for delays in the implementation of the U.S. legislation on foreign flags.

Mr. Hall: We personally have not been in touch with them, but we are members of the International Chamber of Shipping, based in London. They send us documents and circulars on all of these things. The views of the other countries are pretty clear. An annual meeting is coming up next month.

Mr. Kristiansen: That is interesting and coincidental, because I think the ILO is also considering this entire subject in approximately one month from now. We look forward to getting that kind of input, as I am sure the government would.

I do not want to delay things further, but I just want to congratulate you once more on a very clear, practical submission.

[Translation]

Vous écrivez, à la page 7, que si le régime de tests est adopté, les inspecteurs de la sécurité des navires de la Garde côtière devraient recevoir une formation pour cela et assumer la responsabilité de tests soumis à des procédures convenues de parts et d'autres. Combien d'inspecteurs de la sécurité y a-t-il à la Garde côtière?

M. Leslie MacArthur (directeur, Opérations maritimes et Réglementation, Association des armateurs canadiens): Environ 130.

M. Kristiansen: Ont-ils suffisamment de temps libre pour qu'on leur impose cette charge supplémentaire? Combien d'inspecteurs de plus faudrait-il, à votre avis, pour cela?

M. MacArthur: Je crois qu'il en faudrait un certain nombre mais je suis mal placé pour vous donner un chiffre exact. Cela dépend du nombre de personnes soumises à ces tests et du régime lui-même. Certes, ces inspecteurs seraient parfois disponibles, mais pas nécessairement au bon moment.

M. Kristiansen: Je suis convaincu que si vous en faites une priorité ou si les inspecteurs eux-mêmes donnent la priorité aux divers tests qu'ils seraient tenus de faire passer, à bord des navires canadiens et ceux d'autres nationalités, dans nos eaux. . .

M. Hall: Si vous me permettez d'ajouter un mot, monsieur Kristiansen, je dirais tout d'abord que nous considérons que c'est uniquement dans le domaine des tests après-accidents que l'on devrait faire quelque chose. Je ne pense donc pas que cela ajouterait beaucoup à leur charge de travail.

Ce que nous voulons éviter également c'est d'avoir trop d'inspecteurs différents, chargés d'effectuer des tests différents, à bord d'un même navire, ce qui retarderait ceux-ci inutilement. Nous nous sommes mis d'accord avec la Garde côtière pour que ses inspecteurs représentent le ministère du Travail en ce qui concerne la sécurité au travail en vertu de l'article 4 du Code du travail; cela nous obligerait autrement à accueillir à la fois un inspecteur du travail et un inspecteur de la Garde côtière, et nous ne pourrions alors jamais prendre la mer.

M. Kristiansen: Depuis que ce document de stratégie a été annoncé, avez-vous l'occasion d'en parler avec vos homologues d'autres pays qui ont également demandé que l'on retarde la mise en oeuvre de la loi américaine? Par exemple, la Grande-Bretagne, la France, le Danemark, l'Allemagne de l'Ouest, la Hollande, la Finlande, la Norvège, la Suède et la Suisse ont tous demandé que son application aux navires battant pavillon étranger soit retardée.

M. Hall: Personnellement, nous ne l'avons pas fait, mais nous sommes membres de la Chambre internationale de la marine marchande, qui a son siège social à Londres. Celle-ci nous fait parvenir des documents et des circulaires sur toutes ces questions. Les vues des autres pays sont assez claires. Une réunion annuelle aura lieu le mois prochain.

M. Kristiansen: Voilà une coïncidence intéressante, car je crois que l'OIT a également l'intention d'étudier la question dans un mois environ. Comme le gouvernement, nous serons heureux de connaître leurs premières réactions.

Je ne veux pas m'étendre plus longtemps sur la question, mais je tiens à vous féliciter encore une fois de nous avoir soumis un mémoire très clair et pratique.

[Texte]

The Chairman: I want to echo what Mr. Kristiansen said on the clear, practical submission. You have been accustomed to giving it before this committee. It will again give us food for thought. Thank you for coming.

Mr. Fontana: Mr. Chairman, I agree with Mr. Hall's submission in terms of the AAPs and some of the positive suggestions he is making. But you seem to be talking about post-accident testing.

Apart from the fact that when 400 people are killed or a million gallons of pollutants are dropped into a lake or onto a highway or into a river stream, and by having a post-accident test you can indicate that it happened, it might be great for statistical purposes but I am not sure it is being as proactive as one might want to be.

Doing a test after an accident surely is not going to preclude preventing that accident. I think that is the balance we are trying to achieve. I agree that some of the other suggestions you have made are very positive, but what do you think the worth of post-accident testing is going to have for your industry or for anyone, other than the fact that it will give you a statistic that the cause of the accident was that somebody had substance abuse, or drug, or alcohol in their system, when in fact they were on the bridge or in a plane or on a truck?

Mr. Hall: First of all, we are making the assumption that everybody after an accident is going to be proven drunk. That is not necessarily so.

Mr. Fontana: That is true.

Mr. Hall: I suggest that there are enough checks and balances in our system now. I mean, anyone—certainly anyone in the airline business or the steamship business where it is going to cost you \$45 million to replace that ship because of an accident—will make darn sure in their pre-employment testing themselves, not necessarily for substance abuse, that this goes through all the various hoops required. He has to take so many years as either a cadet or come through the hose-pipe, as they say, as a seaman, with so many years as a third mate, second mate, first mate, and eventually become captain.

There are all sorts of people who make darn sure these things do not happen. We have Coast Guard inspection, as it is now. We have requirements to meet other safeguards, especially if you are running a tanker these days. The rules have all tightened up. So I think there are enough checks and balances out there to ensure that you take all reasonable precaution to make sure an accident does not happen. All I am saying is that there is no such thing in the world as a fail-safe system. It just does not happen.

Mr. Fontana: I think it is important that you indicate the degree to which there is self-policing or self-regulation and co-operation between employers and employees to deal with a problem or a perceived problem or the checks and balances system you have indicated—whether or not government has a further role. I guess that is what this is all about.

[Traduction]

Le président: Je tiens à me faire l'écho de M. Kristiansen à ce sujet. C'est là le genre d'exposé que vous avez déjà fait devant ce Comité. Encore une fois, vous nous apportez matière à réflexion. Je vous remercie d'être venu.

M. Fontana: Monsieur le président, je suis d'accord avec ce que dit M. Hall dans son mémoire au sujet des PAE ainsi qu'avec certaines des recommandations constructives qu'il fait. Mais vous semblez parler de tests après accident.

En dehors des cas où vous vous retrouvez avec 400 morts ou un million de gallons de polluant déversés dans un lac, sur une route ou dans un cours d'eau, et où ce genre de test vous permet de déterminer ce qui s'est produit, je ne suis pas certain qu'en dehors de leur intérêt statistique, ils soient aussi utiles qu'on le voudrait.

Effectuer un test après un accident n'empêchera certainement pas celui-ci. Je crois que c'est là l'équilibre auquel nous essayons de parvenir. Je reconnais que certaines des autres recommandations faites par vous sont très constructives, mais pensez-vous que des tests après accident serviront à autre chose, pour votre industrie ou quiconque, qu'à montrer que l'accident a été provoqué par quelqu'un qui avait abusé des drogues ou qui avait trop d'alcool dans son organisme, alors qu'il se trouvait sur la passerelle d'un navire, aux commandes d'un avion ou au volant d'un camion?

M. Hall: Nous partons là du principe qu'après un accident, il sera prouvé que tout le monde était ivre, ce qui n'est pas nécessairement le cas.

M. Fontana: C'est vrai.

M. Hall: À mon avis, notre système comporte actuellement suffisamment de freins et de contre-poids. Tout le monde, je dis bien tout le monde... en particulier dans le secteur du transport aérien et de la navigation où cela vous coûtera 45 millions de dollars pour remplacer un navire après un accident... fera le nécessaire pour être absolument certains, dans leurs tests préalables à l'emploi, mais pas nécessairement en ce qui concerne l'abus des drogues, que rien n'est laissé au hasard. Dans la marine, les gens sont obligés de passer un certain nombre d'années comme cadets ou de graver les échelons de la hiérarchie, pour accéder successivement aux postes de troisième lieutenant, de deuxième lieutenant, de capitaine en second et, finalement, de capitaine.

Il y a là tout un tas de gens dont la tâche consiste à s'assurer que ces genres de choses ne se produiront pas. Nous avons les inspections de la Garde côtière, telles qu'elles existent actuellement. Nous avons l'obligation de respecter d'autres garanties, en particulier, dans le cas des pétroliers. Les règlements ont tous été rendus plus stricts. J'estime donc qu'il y a suffisamment de freins et de contrepoids pour que l'on prenne les mesures nécessaires afin d'éviter des accidents. Tout ce que je veux dire, c'est qu'aucun système n'est parfait; c'est impossible.

M. Fontana: Il est important que vous nous disiez dans quelle mesure il y a auto-réglementation et coopération entre employeur et employé afin de régler les problèmes éventuels et si le système de freins et de contrepoids dont vous venez de parler existe... que le gouvernement ait un rôle supplémentaire à jouer, ou non. C'est cela le fond de la question.

[Text]

Mr. Hall: We are overly regulated as it is.

The Chairman: I guess I should not even suggest what came in Mr. Fontana's question, that no system is foolproof. Would Captain Joseph Hazelwood of the *Valdez* be an example of where the system has failed? Perhaps all the evidence in that case is not in, but there has certainly been a lot of publicity on it—

• 1110

Mr. Hall: There has been an awful lot of publicity and, obviously, for a justifiable reason. An awful lot of oil was spilled and I certainly do not blame anybody for getting upset. However, to try to lay the whole blame on the one person I am not so sure is fully correct, either. No doubt he was at fault to a degree, but as I read the media testimony about the trial, he was not found guilty on all the different charges put against him. I would say that a weakness in the system probably did occur, but on the other hand the man had an awful lot of experience. He was given command of their biggest and newest ship. This ship is being run under all of the Jones Act provisions. It is a first-class ship, built in the United States, run by American management, American crew, everything else. I would hate to see what the public reaction would have been if it were Libyan.

The Chairman: Mr. Hall, thank you very much for coming. Again, you have given us good food for thought here.

We will call our third and last witness, Mr. Boyle of the Seafarers' International Union of Canada.

Mr. Boyle, welcome. I must say I hope you can explain what you meant in your first paragraph where you suggest that somehow there was a little discrimination here. It is not that I really want to get down that trail, but you may want to amplify. As far I know, in these hearings there has certainly been no discrimination between business groups and labour groups. We actually formally invited labour groups, although mainly it has been by word of mouth. Anyway, welcome.

Mr. Andrew Boyle (Secretary-Treasury, Seafarers' International Union of Canada): Thank you. I suppose initially I would like to say that with that introduction and the explanation in the first paragraph, from time to time labour feels a little hard done by. With respect to these hearings, it was suggested by other groups that they had been invited. If it is not true, that is great; but if it is true, you are creating a two-part system. We would hope that it would be reviewed in the future—that if everybody gets invited, invite everybody. But if everybody must make a formal request, then everyone should make a formal request. That is all we are saying.

As usual, the brief is brief. There is another aspect of the opening introduction I would like to bring forward, just to be clear on the record.

[Translation]

M. Hall: Nous sommes déjà soumis à un nombre excessifs de règlements.

Le président: Peut-être vaudrait-il mieux que je ne revienne pas sur ce qu'a fait ressortir la question de M. Fontana, à savoir, qu'aucun système n'est parfait. Joseph Hazelwood, Commandant du *Valdez* serait-il un exemple de défaillance du système? Peut-être ne connaît-on pas encore tous les détails de cette affaire, mais elle a certainement reçu beaucoup de publicité.

M. Hall: Il y a eu beaucoup de publicité et, manifestement, pour une raison valable. Le déversement d'hydrocarbures a été considérable, et je comprends fort bien que cela ait bouleversé des gens. Je ne pense cependant pas qu'il soit tout à fait justifié d'en rendre une seule personne responsable. Certes, le capitaine était en faute, dans une certaine mesure, mais d'après ce que j'ai lu du procès dans les médias, il n'a pas été reconnu coupable de tous les chefs d'accusation. À mon avis, il y a probablement eu une défaillance du système, mais il ne faut pas oublier que cet homme avait énormément d'expérience. Il commandait le plus gros et le plus récent des pétroliers de la compagnie. Ce navire est exploité conformément aux dispositions de la *Jones Act*. C'est un bâtiment de première classe, construit aux États-Unis, exploité par des Américains, avec un équipage américain, etc. Je préfère ne pas penser à ce qu'aurait été la réaction du public s'il s'était agi de Libyens.

Le président: Monsieur Hall, je vous remercie beaucoup d'être venu. Je le répète, vous nous avez donné matière à réflexion.

Nous allons maintenant entendre notre troisième et dernier témoin, M. Boyle, du Syndicat international des marins canadiens.

Monsieur Boyle, soyez le bienvenu. J'espère bien que vous allez pouvoir nous expliquer ce que vous voulez dire dans votre premier paragraphe, lorsque vous écrivez qu'il y a eu un peu de discrimination là-dedans. Ce n'est pas que je tiens à m'engager sur cette voie, mais vous pourriez peut-être préciser votre pensée. À ma connaissance, à ces audiences, il n'y a jamais eu de discrimination entre les employeurs et les syndicats. Nous avons en fait invité ces derniers à comparaître, bien que cela se soit surtout fait de bouche à oreille. Quoi qu'il en soit, soyez le bienvenu.

M. Andrew Boyle (secrétaire-trésorier, Syndicat international des marins canadiens): Merci. Je tiens tout d'abord à dire, à propos de cette introduction et de l'explication contenue dans le premier paragraphe, que les employés ont parfois l'impression d'être un peu des victimes. Je ne faisais que répéter ce que d'autres groupes avaient dit au sujet de ces audiences. Si ce n'est pas vrai, tant mieux. Mais si c'est vrai, vous êtes en train de créer un système à deux niveaux qui, nous l'espérons, sera modifié par la suite—si vous avez l'intention d'inviter tout le monde, faites-le. Mais si tout le monde doit faire une demande officielle, qu'ils le fassent. C'est tout ce que nous voulions dire.

Comme d'habitude, notre mémoire sera bref. Je voudrais également revenir sur un autre point évoqué dans l'introduction, pour que les choses soient bien claires.

[Texte]

Initially, when this initiative was undertaken by the government, the Department of Transport, a document was signed binding the parties to a process of reviewing this situation and we were lied to—clearly, blatantly, unequivocally, lied to. We were told consistently through the consultation process there was no agenda, but then lo and behold we did not end up correlating the data and an announcement was made by the minister as to what he was going to do.

Trying to avoid staying within that framework and trying to work with the government based on what we have discerned from the surveys, from discussions with other nations, it is only fair that as a union we decided to review the strategy. What was the government trying to attain by doing all of this? What is the goal? If the goal is safety, then let us deal with the safety issues that arose out of the survey. But if it is simply a question of bowing down to what the United States wants, let just be honest enough to admit it and say we are going to bow down and do what they want.

It is kind of interesting that there are many other nations the United States has been pressuring to adopt the same type of legislation and all of the countries to date have not bowed down to the United States. Quite realistically, they are waiting to see what Canada is going to do. We have been trying to get updates on what Holland, Finland, Norway, Sweden, Switzerland, West Germany, Denmark, France and Great Britain are trying to do in dealing with this issue, but it is extremely difficult and we were kind of hoping that through the course of these hearings we would discover what is going on with these nations. As many questions as we will deal with this morning, we have a few for you that we have not received the answers to yet, which I believe should have a bearing on what direction this committee takes.

• 1115

What is the purpose behind all of this? If it is the loss of life and stopping environmental damage or shipping disasters, it should apply to all ships trading in our waters. Only half of the ships that ply Canadian waters are Canadian. The other half, especially the tankers, are all foreign. If I was a fisherman from Newfoundland—if there is any fish left—and a foreign tanker was to have an accident, it would not please me to think that at least it was not a Canadian that killed the rest of my livelihood. I am sure B.C. feels the same way.

If there is going to be legislation, and if the purpose is to stop the environmental threat from tankers or other shipping disasters, then I think we should focus on that exactly and make it applicable to everyone. The minister has designated every crew member of the ship as being in a safety-sensitive position, from the captain down to the dishwasher. I am not demeaning the messman, who is responsible for peeling vegetables and washing dishes, but I am not really sure what the safety sensitivity of that position is. It has just been a broad-brush approach to this question, and it leaves us all in a little bit of amazement the way this American blueprint has been adopted.

[Traduction]

Au départ, lorsque le gouvernement a pris cette initiative, ou plus exactement, le ministère des Transports, un document a été signé; il obligeait les parties à participer à un processus d'examen de la situation, et je dirais que l'on nous a menti de manière flagrante et indiscutable. Pendant toute la durée des consultations, on nous a répété qu'il n'y avait pas d'ordre du jour, et pourtant, tout d'un coup, au lieu de nous donner le temps d'établir une corrélation entre les données, le ministre a annoncé ce qu'il avait l'intention de faire.

Pour essayer d'éviter cela et essayer de collaborer avec le gouvernement en fonction de ce que nous avons appris des enquêtes et des discussions avec des représentants d'autres pays, notre syndicat a décidé de passer la stratégie en revue, ce qui n'était que normal. Quel était le but poursuivi par le gouvernement? Si ce but est la sécurité, occupons-nous donc des problèmes de sécurité révélés par l'enquête. Mais s'il s'agit simplement de nous soumettre aux volontés des États-Unis, ayons l'honnêteté de le reconnaître et de dire que nous allons faire ce qu'ils veulent.

Il est intéressant de noter que les États-Unis ont exercé des pressions sur de nombreuses autres nations pour qu'elles adoptent le même genre de législation et que celles-ci ont jusqu'à présent résisté. Avec réalisme, elles attendent de voir ce que va faire le Canada. Nous avons tenté de déterminer ce que les Pays-Bas, la Finlande, la Norvège, la Suède, la Suisse, l'Allemagne de l'Ouest, le Danemark, la France et la Grande-Bretagne vont essayer de faire, mais la question est extrêmement difficile à régler, et nous espérons apprendre, au cours de ces audiences, ce qui se passait dans ces pays-là. Parmi les nombreuses questions dont nous avons traité ce matin, nous en avons quelques-unes à vous poser, car elles n'ont pas encore reçu de réponse et devraient, à mon avis, influencer l'orientation des travaux de ce Comité.

Quel est l'objet fondamental de tout ceci? S'il s'agit des pertes de vie et de mettre un terme à la destruction de l'environnement ou aux catastrophes maritimes, ces dispositions devraient s'appliquer à tous les bâtiments qui naviguent dans nos eaux et dont la moitié, seulement, sont canadiens. L'autre moitié, en particulier les pétroliers, sont tous étrangers. Si j'étais un pêcheur de Terre-Neuve—to supposer qu'il reste encore des poissons—et qu'un pétrolier étranger ait un accident, cela ne me consolait guère de me dire qu'au moins, ce n'est pas un Canadien qui a détruit le reste de ma source de subsistance. Je suis certain que la réaction sera la même en Colombie-Britannique.

Si l'on doit adopter une législation dont l'objet est de mettre un terme à la menace créée pour l'environnement par les pétroliers et les autres catastrophes maritimes, nous devrions nous concentrer sur ces points et veiller à ce qu'elle soit applicable à tout le monde. Le ministre a déclaré que tous les membres de l'équipage d'un navire occupaient des postes importants pour la sécurité, du capitaine au laveur de vaisselle. Il ne s'agit pas de rabaisser celui qui épluche les légumes et lave les plats, mais je ne vois pas exactement en quoi ce travail est important sur le plan de la sécurité. La question a été traitée de manière très générale, et nous sommes un peu surpris de voir que les vues américaines ont été acceptées.

[Text]

We were explicit during the consultation process that the survey could not be, to find the correct results, too variable. If it was, you were obviously going to find a link between substance abuse and safety, if it was half a percent, as it is in shipping in the private sector—less than half a percent. It was interesting that at the same time, other government surveys have been done and reports filed that show fatigue and long hours of work as major causes of accidents onboard ship. Yet in the initiative taken by the government these are not addressed at all.

In the trucking industry they have extended the number of hours a person can work. It appears that on one hand you are going in the wrong direction, and on the other hand you are not dealing with what is actually happening in the industry. We feel this is the role we play, because we are out there, and we want to draw your attention to that.

An ironic twist in adopting this American blueprint for a drug strategy is that as part of the Seafarers' International Union of North America we have been working with the American program now for several years. It is something that is not unknown to us. We deal with it, and we have now won court cases in the United States dealing with the blueprint you are attempting to use on random testing. We are mystified why, when court rulings are knocking these pieces of legislation down in the United States, this government persists.

In the debriefing that took place across the street at the Congress Centre after the minister announced his strategy, when we suggested that quite possibly it would save everybody time and money and effort by taking it to the Supreme Court and getting a ruling, the government's reply was to the effect that they would not do anything illegal. I am sure the Americans must have thought the same thing in drafting their legislation, but now the judges of the impartial governing body are saying they have done something illegal.

The Chairman: I do not want to spend too long on that. You were not in the room earlier when notice was given by myself that in a newspaper report today in *The Globe and Mail* and *The Gazette*, etc., the latest Supreme Court ruling in the United States does not really... I do not want to get into the facts of that, because you may have had some decisions in a different factual situation. The U.S. Supreme Court yesterday approved another controversial—I am

[Translation]

Au cours du processus de consultation, nous avons insisté sur le fait que, pour obtenir des résultats corrects, l'enquête ne devait pas comporter trop de variables. Autrement, on allait manifestement trouver que dans moins d'un demi pour cent des cas, il existait un lien entre l'abus de l'alcool et de la drogue et la sécurité—s'il s'agit d'un demi pour cent des cas, comme dans le secteur maritime privé. Il a été intéressant de noter que d'autres rapports d'enquêtes gouvernementales montraient que c'étaient la fatigue et les longues heures de travail qui étaient les responsables des accidents à bord d'un navire. Pourtant, ce sont là des points qui ont été totalement négligés dans l'initiative prise par le gouvernement.

L'industrie du camionnage a augmenté les heures de travail des chauffeurs. Il semble donc que, d'une part, on s'engage dans la mauvaise direction, et de l'autre, on ne s'occupe pas de ce qui se passe en réalité dans l'industrie. Nous qui sommes sur le terrain estimons que notre rôle consiste à attirer votre attention là-dessus.

Ce qu'il y a d'ironique dans l'adoption de ce projet américain de stratégie de lutte contre les drogues, c'est qu'en tant que membres du Syndicat international des marins d'Amérique du Nord, nous travaillons avec le programme américain depuis plusieurs années. C'est donc quelque chose qui ne nous est pas inconnu. Nous avons affaire à lui, et nous avons eu gain de cause devant les tribunaux des États-Unis à propos des tests aléatoires que vous voudriez utiliser. Nous ne comprenons absolument pas pourquoi le gouvernement s'entête à utiliser des procédures qui sont rejetées par les tribunaux américains.

Au cours de la séance d'information qui s'est déroulée de l'autre côté de la rue, au Centre des conférences, après que le ministre eut annoncé sa stratégie, le gouvernement a répondu qu'il ne ferait rien d'illégal lorsque nous avons dit que cela économiserait beaucoup de temps, d'argent et d'efforts pour tout le monde si la question était soumise à la Cour suprême. Je suis certain que les Américains ont dû penser la même chose lorsqu'ils ont rédigé leur texte de loi, et pourtant, les juges d'un organisme impartial déclarent maintenant qu'en fait, ils ont fait quelque chose qui n'était pas légal.

Le président: Je ne voudrais pas que nous nous attardions trop sur cette question. Vous n'étiez pas encore présent lorsque j'ai fait remarquer que le *Globe and Mail* d'aujourd'hui ainsi que la *Gazette* signalaient que la dernière décision de la Cour suprême ne signifie pas nécessairement... Je ne veux pas entrer dans les détails, car il se peut que les décisions dont vous parlez se situent dans un contexte différent. La Cour suprême des États-Unis a

[Texte]

admitting it is controversial—government drug testing program allowing mandatory random urinalysis for 30,000 air traffic controllers, railroad inspectors and other Department of Transport workers. It was the latest ruling in which the court sided with the government since the landmark decision last year, upholding a drug and alcohol test for U.S. Customs agents and railway workers employed in accidents or safety violations. That is what seems to be going on there judicially. We want to know what you think about the proposal and the evidence before the committee so that we can come up with a report, which very well may reflect many of the things you are saying.

• 1120

Mr. Boyle: Prior to getting to any recommendations we have, I would like to just touch base on several of the subject areas. On page 3 when we are talking about evaluating the strategy's success, I do not think it can be done. But even worse than that, in other studies that have been done in the United States and at the Centre for Disease Control, they have proved and shown that false-positive results can be as high as 63%, which means you might have people who end up getting fired on false-positives, their reputation ruined and everything else.

But to get to the recommendations we have, I think at this juncture it would probably be a wise idea to return the data to the original body where it came from, so that the results can be more accurately interpreted by the people who deal with it all the time. Of course, if that cannot be done, then again, regardless of what happened in the United States, we still feel that this is Canada and we have a different set of social values. It still could be referred to the Supreme Court for a decision, whether in part or in its entirety. It is legal.

That would be a savings not only to the general working community but also to the employers' groups and associations, which would be starting all kinds of testing and programs and administration, only to find out that some of them are not right. As well, there is the employee who has been fired and who would be seeking back wages.

Now, if one and two cannot be accomplished, then we are suggesting that, in terms of equity on a level playing field, this legislation apply to all ships in the Canadian waters. If you are going to make it more expensive for Canadians to operate, which has been done with all kinds of legislation. . . We do not feel that some foreigner on a Liberian or Panamanian ship should come in and have the right not to be tested.

Again, should you pass it without returning it to the group originally designated to handle the correlation of the data, then the strategy is your baby. This is your work, and as such we feel it is only right that since you made it, you pay

[Traduction]

approuvé, hier, un autre programme controversé de tests de dépistage des drogues—je reconnais qu'il est controversé—autorisant des analyses d'urine obligatoires auxquelles seraient soumis, au hasard, 30,000 contrôleurs de la navigation aérienne, inspecteurs des chemins de fer et autres employés du ministère des Transports. C'est le cas le plus récent de décision par laquelle le tribunal prenait le parti du gouvernement depuis la décision qui a fait date l'an dernier, aux termes de laquelle il approuvait les tests de dépistage des drogues et les analyses alcoométriques pour les agents des douanes et les employés des chemins de fer américains, en cas d'accidents ou d'infractions à la sécurité. C'est ainsi que semble se présenter la situation sur le plan judiciaire. Nous aimerions avoir votre avis sur la proposition et sur les données qui ont été soumises au Comité, de manière à nous permettre de présenter un rapport qui pourrait d'ailleurs fort bien tenir compte de beaucoup des remarques faites par vous.

M. Boyle: Avant d'en venir à nos recommandations, je voudrais évoquer plusieurs des questions soulevées. À la page 3, on parle d'évaluer le succès de la stratégie; personnellement, je ne pense pas que ce soit possible; ce qui est encore plus grave, c'est que d'autres études effectuées aux États-Unis et au *Centre for Disease Control* ont abondamment montré que les résultats faussement positifs peuvent atteindre 63 p. 100, ce qui signifie qu'à la suite de tels résultats, des gens pourraient être congédiés et que leur réputation pourrait être détruite.

Mais venons-en à nos recommandations; j'estime que pour le moment, il serait probablement sage de renvoyer ces données à l'organisme qui les a fournies, de manière à ce que les gens qui s'occupent tout le temps de ces questions puissent les interpréter avec plus d'exactitude. Bien sûr, si c'est impossible, et quelle que soit la situation aux États-Unis, nous considérons toujours que nous sommes ici au Canada et que nos valeurs sociales sont différentes. La proposition, en tout ou en partie, pourrait encore être soumise à la Cour suprême. Ça, c'est légal.

Cela ferait économiser bien de l'argent, non seulement aux travailleurs eux-mêmes, mais aussi aux groupes et aux associations d'employeurs, qui, sans cela, entreprendraient toutes sortes de tests, de programmes et d'activités d'administration, pour s'apercevoir ensuite qu'ils ne sont pas acceptables dans certains cas. N'oublions pas non plus l'employé congédié qui réclamerait qu'on lui rembourse le salaire ainsi perdu.

Si rien de cela n'est possible, nous considérons que, pour que les règles du jeu soient équitables, cette législation soit applicable à tous les bateaux naviguant dans les eaux canadiennes. Si cela doit coûter plus cher aux marins canadiens, ce qui a été l'effet de toutes sortes de lois. . . Nous ne voyons pas pourquoi un étranger quelconque, à bord d'un navire libérien ou panaméen, viendrait chez nous et aurait le droit de ne pas se soumettre à un test.

Mais si vous adoptez cette stratégie sans la renvoyer au groupe qui avait été chargé à l'origine d'assurer la corrélation des données, vous en assumez la responsabilité. C'est votre travail, et il ne serait que juste que vous en assumiez les

[Text]

for it. In other words, paying for it and doing all the testing and the administration of it, as well as establishing a rehabilitation program that you would pay for and administer. This would include the payment of lost earnings for anybody partaking in it. Essentially, that is our position with respect to your strategy. Thank you.

The Chairman: Mr. Boyle, thank you for highlighting your paper, which is going to be part of the record.

Mr. Tobin: Mr. Boyle, the submission you have given us is succinct and to the point, and it reflects very much the submission by the Canadian Shipowners Association which appeared just before you. They essentially are saying that the current drug awareness program, the current employee assistance programs, are valuable, but if you look at the record the numbers are not—we are not in a crisis here.

They submit as you do that the proposed legislation is really a reflection of the government's desire to get in tune with the Americans, rather than a government desire to deal with a "proven" problem. Let me ask you this pragmatic question, because your points are self-evident. In practical terms, what would happen if we introduce a random drug test so that everybody runs the risk of one day having to—I do not know a better way of saying it—pee in the bottle, having the analysis done? Is the current relationship that has evolved between employers and employees at risk? I am talking about the employee assistance program, including the willingness of a fellow employee to ensure that somebody who has a problem is reported if he is in a truly safety-sensitive area. Is that at risk? If we move this way, do we end up with a worse safety situation, in other words, being left with just the random drug test because people instinctively no longer want to participate on a company-employer-employee basis? It is down to whether or not they catch them.

• 1125

Mr. Boyle: You create an antagonistic situation. Again, shipping is probably more different from any other industry. In shipping you are living, eating and working with the same people day, in day out. It becomes a family on board a ship. If you are expecting someone's father, sister, brother to go around doing the testing, that is going to be a major change in the family structure on board a ship.

This has been documented through sociological reports on living and working in close environments in isolated conditions, and this will have a devastating effect.

Mr. Tobin: Because there is that family relationship on board a ship, to the extent where the crew is maintained and people are not constantly switching ships, if somebody is in a position where clearly that job being done by an individual can have a direct impact on the safety of either the individual in question or other crew members, it is my understanding that if this person has a problem with booze or drugs that his fellow employees are going to take action to ensure the problem is dealt with. Is that a fair comment?

[Translation]

frais. En d'autres termes, ce serait à vous de payer et d'administrer ces tests, ainsi qu'un programme de réadaptation. Cela comprendrait également le paiement des gains perdus par tous ceux qui y participeraient. Voilà, essentiellement, ce qu'est notre position à l'égard de votre stratégie. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Boyle, je vous remercie d'avoir évoqué les principaux points de votre mémoire, qui sera versé au compte rendu.

M. Tobin: Monsieur Boyle, vous nous avez présenté un mémoire succinct et précis, qui est très proche de celui qu'a présenté l'Association des armateurs canadiens, dont les représentants ont comparu juste avant vous. Ceux-ci considèrent que le programme actuel de sensibilisation aux drogues, les programmes actuels d'aide aux employés, sont très utiles; mais que les chiffres sont insignifiants—en d'autres termes, qu'il ne s'agit pas d'une situation de crise.

Comme vous, ils considèrent que ce projet de loi traduit en fait le désir du gouvernement de s'aligner sur les Américains, et non son désir de régler un problème dont l'existence est «prouvée». Permettez-moi de vous poser une question concrète, car vos arguments se passent d'explications. Dans la pratique, que se passerait-il si nous adoptions un test aléatoire de dépistage des drogues qui ferait que tout le monde risquerait un jour ou l'autre d'être obligé de—je ne sais pas comment le dire autrement—uriner dans une bouteille dont le contenu serait ensuite analysé? Les rapports entre employeurs et employés, qui se sont améliorés, seraient-ils compromis? Je parle du programme d'aide aux employés, de collègues de travail qui seraient prêts à signaler que quelqu'un a un problème, lorsque cette personne travaille dans un domaine vraiment important pour la sécurité. Y a-t-il là un risque? Si nous décidons de le faire, allons-nous nous retrouver dans une situation pire sur le plan de la sécurité; en d'autres termes, une situation dans laquelle il n'y aurait plus que des tests aléatoires parce que, instinctivement, les gens ne voudraient plus participer à un programme de collaboration entre employeurs et employés? Cela se ramènerait alors à se faire prendre, ou pas.

M. Boyle: Vous créez là un antagonisme. Le transport maritime est probablement différent de toutes les autres industries. Jour après jour, vous vivez, mangez et travaillez avec les mêmes personnes. Une véritable famille se crée à bord du navire. Si vous comptez sur le père, la soeur ou le frère de quelqu'un pour faire ces tests, cela va bouleverser la structure de la petite famille à bord du navire.

Cela a été prouvé par des études sociologiques de personnes qui vivent et travaillent dans un cadre restreint et dans l'isolement, et les résultats seront désastreux.

M. Tobin: Étant donné l'esprit de famille qui règne à bord d'un navire, à condition que l'équipage demeure lui-même et que les gens ne changent pas constamment de navire, lorsque quelqu'un fait un travail qui peut avoir des répercussions directes sur la sécurité d'une personne déterminée ou d'autres membres de l'équipage, et si elle boit ou se drogue, ses camarades prendront des mesures pour que le problème soit réglé. C'est bien cela?

[Texte]

Mr. Boyle: It is not only a fair comment, it is an actual, true comment. On certain ships like the *MV Arctic* where you have a bar on board the ship, it becomes a crew responsibility to make sure there is no abuse, otherwise it is a privilege that is lost. Everybody watches everybody else, so there is no abuse.

But what is even worse, when you are talking about the problem in the strategy and where it leads to, not only does it deteriorate the relationship between the union and the employer and between the management, mates and engineers on board the ship and the unlicensed crew. . . one thing we have not talked about in this report, and it is no different from the alcohol situation now. The only program we can really get involved in is in the United States and it is done through OHIP in Ontario. We have our members go to detox in the United States because there are no facilities available in Canada to handle the small self-reported cases in our own industry.

The strategy does not even deal with this, so when you have people self-reporting without the facilities to handle them, I have no idea what is going to happen in terms of random testing. The other problem with random testing is that people in shipping know when they are going to get tested. The other aspect of the testing is that it is supposed to be impairment for your work.

I am not condoning, as the union does not condone, the use of drugs or alcohol. But you might have smoked up two months ago at home and then gone to work on a ship; you are not impaired, but all of a sudden you might test positive. Other prescription drugs you can use will test positive. We have no idea of what levels of testing are even going to be available. As far as we know, only the Mann Laboratories in Toronto are capable of doing the accurate testing.

So you have one place in Toronto, again, where the whole nation is going to have to send everything to get done. It is going to have a devastating effect on the morale on board the ship and people are going to try to beat the system. With all the reports and understanding and my years of working in counselling in drug programs, I do not care whether it is random testing or not, people are going to beat the system. If they have a problem, and drugs are drugs, they are going to beat it somehow. That is why they developed designer drugs in the United States with certain properties removed or added to the original drug so it cannot be tested and found. It is an ongoing game they play. So you are not dealing with the problem.

Mr. Tobin: Mr. Boyle, are you in essence saying that if you set up a system where the primary means of testing is to try to catch somebody on a random basis rather than having a reliance upon an employer-employee relationship. . . where there is an attempt to identify a problem where one exists and then find a solution to that problem either by providing counselling or, if that does not work, the removal of that employee for the safety of everybody? By going this other route, we are going to lose the value of a system that has quite a measure of trust built into it.

[Traduction]

M. Boyle: C'est absolument cela. À bord de certains navires, tels que le *N.M. Arctic*, où il y a un bar, ce sont les membres d'équipage qui doivent veiller à ce qu'il n'y ait pas d'abus, sans quoi ce privilège serait supprimé. Ils se surveillent mutuellement, si bien qu'il n'y a pas d'abus.

Mais ce qui est encore pire, lorsque vous parlez du problème auquel conduirait une telle stratégie, c'est qu'elle ne détruit pas seulement les bons rapports entre syndicats et employeurs, entre la direction, les officiers et les ingénieurs à bord du navire et l'équipage non breveté. . . c'est là une chose dont nous n'avons pas parlé dans ce rapport de la situation en ce qui concerne l'alcoolisme. Le seul programme auquel nous pouvons vraiment participer, grâce à l'OHIP, existe aux États-Unis. Nos membres vont se faire désintoxiquer de l'autre côté de la frontière, car il n'existe rien au Canada qui permette de traiter les cas mineurs que les membres de notre propre industrie signalent eux-mêmes.

La stratégie n'aborde même pas cette question et, puisque vous avez des gens qui viennent signaler eux-mêmes leurs problèmes sans qu'il y ait d'installations où ils puissent être traités, je me demande vraiment ce qui va se passer dans le cas des tests aléatoires. L'autre problème que ceci pose, c'est que dans notre industrie, les gens savent quand ils vont être testés, sans compter que ces tests constituent une entrave à votre activité professionnelle.

Pas plus que le syndicat, je n'approuve l'usage de drogues ou d'alcool. Mais il se peut que vous ayez fumé chez vous, il y a deux mois, avant d'embarquer; vos facultés ne sont en rien affaiblies, mais, tout d'un coup, votre test est positif. Vous pouvez également utiliser des produits sur ordonnance qui donnent ce résultat. Nous n'avons pas la moindre idée de la qualité des tests qui seront faits. À notre connaissance, seuls les laboratoires Mann, de Toronto, sont capables d'administrer des tests exacts.

Comme c'est le seul endroit, le pays tout entier sera obligé d'y faire faire ces tests. Cela aura un effet désastreux sur le moral à bord, et les gens vont essayer de contourner le système. D'après tous les rapports qui existent sur la question et ce que m'ont appris mes années de travail comme conseiller dans des programmes de lutte contre la drogue, je puis vous assurer une chose, et c'est que, tests aléatoires ou non, les gens vont trouver un moyen de contourner le système. S'ils ont un problème et qu'il s'agit de drogues, ils le feront. C'est la raison pour laquelle il existe aujourd'hui des drogues de confection aux États-Unis; dans celles-ci, certaines propriétés ont été enlevées ou ajoutées à la drogue originale, si bien qu'il est impossible de la dépister. On n'en finit jamais. En procédant ainsi, vous ne réglerez pas le problème.

M. Tobin: Monsieur Boyle, voulez-vous dire que si vous créez un système qui consiste essentiellement à essayer de dépister les gens au hasard au lieu de s'appuyer sur de bons rapports entre employeurs et employés. . . où l'on essaie de déterminer l'existence d'un problème et de lui trouver une solution soit en conseillant l'employé, soit, si cela ne marche pas, en l'éliminant pour assurer la sécurité de tous? En procédant ainsi, nous allons perdre les avantages d'un système dans lequel les gens avaient placé leur confiance.

[Text]

• 1130

Mr. Boyle: You are going to kill that whole system. It is going to end up as "I am going to beat you at your game". That is why in the United States now you have urine being sold—test—tube urine, clean urine that you can buy. We are aware of it because we deal and work internationally. There are urine labs you can go to to pick up your clean test tube, and thank you very much—

Mr. Tobin: So you get stealth drugs and clear urine and you have enough.

Mr. Boyle: That is it.

Mr. Dionne: Mr. Boyle, in the situation we are discussing here today, how does one prevent the tester from being abusive to individual employees, or an individual employee?

Mr. Boyle: You cannot; for any reason at all. If employees do not want to break their collective agreement, all of a sudden they test positive, good-bye, thank you very much. If they happen to be an advocate of trade union principles, too bad, they fix your urine. You have no control over it. You are going to get into doing double—

Mr. Dionne: How do you control the tester?

Mr. Boyle: You cannot control the tester. You cannot control the laboratory. One of the greatest fears is controlling the tester.

Right now, as I have already stated, you have the Mann laboratory in Toronto. What are you going to do, overnight develop five, ten, twenty, or thirty other laboratories, with inexperienced individuals running them who are not even going to know what they are looking for? I do not think we can respond that quickly. Then you are going to get this hodgepodge of volume business. You cannot control the testing. With every business, every enterprise, you have the margin for error, the human factor. The same thing is going to happen in testing, except you are playing with people's lives.

The system we have in place today in establishing the EAPs, the referral programs... again, you have to remember that in shipping especially, in an emergency situation you are counting on everyone aboard the ship to save your life. That is a philosophy, and that is why it is a fraternity out there. You are counting on these people. We do not go for pot-heads or drunks on board the ship. That image is long gone. We are professionals out there. You do not want to work with a "druggy". It is that simple.

Mr. Dionne: Mr. Boyle, in your opinion, if mandatory drug testing had been place, would the Exxon *Valdez* have been prevented, and if not, why not?

Mr. Boyle: I would say that with or without testing the likelihood of a *Valdez* occurring is probably there; and it would be there because, as was alluded to, with stealth drugs and clean urine people are going to beat the system. Let us be realistic enough to recognize that fact. And once you recognize that fact, you are always going to have the odd case out there of a person who is drunk or high and screws up. You are better off working with a crew who are working

[Translation]

M. Boyle: Vous allez complètement détruire ce système. On va se retrouver dans une situation où les gens vont se dire qu'ils vous «battront à votre propre jeu». C'est pourquoi, aux États-Unis, vous pouvez maintenant acheter de l'urine propre, parfaite pour les tests. Nous le savons parce que nous travaillons sur le plan international. Il existe des laboratoires où vous pouvez aller acheter votre éprouvette d'urine bien propre; ce n'est pas plus compliqué que cela. . .

M. Tobin: Donc, il vous suffit d'avoir des drogues indétectables et de l'urine propre.

M. Boyle: C'est cela.

M. Dionne: Monsieur Boyle, dans l'état actuel des choses, comment empêcher le responsable des tests de traiter abusivement certains employés?

M. Boyle: C'est impossible de le faire, pour quelque raison que ce soit. Si les employés ne veulent pas rompre leur convention collective, ils se retrouvent tout à coup avec des tests positifs et sont renvoyés. S'ils sont partisans des principes du syndicalisme, tant pis pour eux, on trafique leur urine. Vous n'avez aucun contrôle là-dessus. Vous allez vous retrouver dans une double. . .

M. Dionne: Comment contrôler le responsable des tests?

M. Boyle: Vous ne pouvez pas le faire. Vous ne pouvez pas contrôler le laboratoire. L'une des choses dont on a le plus peur, c'est que cela arrive.

À l'heure actuelle comme je viens de vous le dire, nous n'avons que le laboratoire Mann, à Toronto. Croyez-vous que vous allez pouvoir, du jour au lendemain, créer cinq, 10, 20 ou 30 autres laboratoires avec des gens sans expérience à leur tête, qui ne sauront même pas ce qu'ils cherchent? Je ne pense pas qu'il y ait de solution rapide à cela. Vous allez donc vous retrouver en pleine confusion. Vous ne pouvez pas contrôler les tests. Comme partout, dans chaque entreprise, il y a une marge d'erreur, le facteur humain. La même chose se produira pour ces tests, à cette différence près que c'est avec la vie des gens que l'on joue.

Le système actuel, avec les PAE, les programmes de référence... rappelez-vous qu'en particulier dans le transport maritime, dans une situation d'urgence, vous comptez sur tout le monde à bord du navire pour sauver votre vie. C'est comme cela dans la marine, et c'est pourquoi on y trouve cet esprit de fraternité. Vous comptez sur ces gens-là. À bord, on n'a pas besoin de drogués ni d'ivrognes. C'est bien fini tout cela; nous sommes des professionnels. Nous ne tenons pas à travailler avec un drogué. Ce n'est pas plus compliqué que cela.

M. Dionne: Monsieur Boyle, à votre avis, si les tests de dépistage des drogues avaient été obligatoires, pensez-vous que la catastrophe du *Valdez* aurait été évitée, et sinon, pourquoi pas?

M. Boyle: Avec ou sans test, la possibilité d'une telle catastrophe existe; elle existe parce que, comme nous l'avons vu, les gens réussiront toujours à contourner le problème à coups de drogues indétectables et d'éprouvettes d'urine propre. Ayons le réalisme de le reconnaître. Il y aura toujours, de temps à autre, quelqu'un de soûl ou de drogué qui fera des bêtises. Il vaut mieux travailler avec un équipage uni, pour régler ce genre de problème, qu'avec un organisme

[Texte]

together, based on some kind of commonality, dealing with the problem, than an outside agency or an employer's agency trying to go around witch-hunting on board a ship, or in any other industry. Common sense is not all that common, but common sense in dealing with drugs and alcohol on board ship is.

Mr. Dionne: Mr. Boyle, I do not know anything about shipping or living on a ship, but is there a danger with this kind of proposal of the creation of animosity among members of a ship's crew?

Mr. Boyle: I suppose realistically...and again, being candid, you have two ways of looking at it. There could be great animosity in an adversarial position created with this legislation. Or it could go the other way: everybody in the family on board the ship could say, to hell with you; and then they will say, by the way, next Tuesday at 5 p.m. the tester is coming, so nobody drink for the next week. Everyone could work together on it. So you have those two extremes you are going to have to take a look at. That is why we are saying legislating for the bedroom does not work.

• 1135

More importantly—and this is the aspect of the survey we dealt with—when you get into the statistical data, there are greater areas of concern to everybody. The extended hours of work create more accidents than drugs and alcohol. The unsafe conditions out there create more accidents than alcohol and drugs. These are all things that have been focused, highlighted, are readily known to industry, to government, but no one addresses those issues.

We have gone for this public relations exercise, hoping that the public is going to buy it. When the public is now learning what the real facts are, they are not accepting it. Neither is management and neither is organized labour.

Mr. Dionne: In your opinion, is substance abuse as big an issue, as big a problem, in shipping as the resulting suspicion that would be created in the harmony of the ship's crew? I did not express that very well, but...

Mr. Boyle: I get back to the same point, that based on history you are either going to create the animosity situation on board the ship, where there will be a lack of co-operation, which will probably lead to greater safety risk, or you could have it turn completely around the other way when everybody says to hell with the testing and everybody works together to beat the system. That is just as likely to happen as the other one is.

Mr. Dionne: So we can put you down as being opposed.

Mr. Boyle: Oh, you definitely can put me down as being opposed, but that has nothing to do with drug testing. I figure that being a Canadian has always meant I am presumed innocent, and we have a different culture here than in the United States.

Mr. Dionne: *Vive la différence.*

The Chairman: Just to throw something in here, I do not know if you were in the room; I think you came in after that part of Mr. Tobin's examination of Mr. Hall. I thought he might have been going to explore the same thing with you,

[Traduction]

de l'extérieur, ou établi par l'employeur, qui entreprendrait une chasse aux sorcières à bord d'un navire, ou dans n'importe quelle autre industrie d'ailleurs. Le bon sens n'est pas la vertu la plus répandue au monde, mais lorsqu'il s'agit de drogues et d'alcool à bord, elle l'est.

M. Dionne: Monsieur Boyle, je ne sais rien de la vie à bord d'un navire, mais une telle proposition risque-t-elle de créer de l'animosité entre les membres de l'équipage?

M. Boyle: Je suppose que, dans la pratique...honnêtement, il y a deux façons de voir les choses. La situation de confrontation créée par ce projet de loi pourrait susciter une forte animosité. Ou le contraire pourrait se passer. Tous les membres de la famille qui peuvent constituer un équipage pourraient vous dire d'aller vous faire pendre; ils pourraient également vous dire: oh, à propos, la personne chargée des tests va venir mardi prochain à 17 heures; ne buvons donc rien pendant toute la semaine. Tout le monde pourrait collaborer ainsi. Vous avez donc deux extrêmes possibles. C'est pourquoi nous considérons que les lois n'ont pas leur place dans la vie privée.

Ce qui est encore plus important—et c'est à cet aspect de l'enquête que nous nous sommes attachés—c'est que, si vous examinez les statistiques, vous constaterez qu'il y a des domaines plus graves d'inquiétude pour tous. La prolongation des heures de travail est responsable de plus d'accidents que les drogues et l'alcool; le manque de sécurité aussi. Toutes ces choses ont été établies, repérées et sont bien connues de l'industrie et du gouvernement, mais personne n'essaie de trouver de solution.

Nous nous sommes lancés dans cette opération de relations publiques en espérant que le public suivrait. Mais maintenant que celui-ci découvre la réalité, il n'est plus d'accord, pas plus d'ailleurs que les employeurs et les syndicats.

M. Dionne: À votre avis, l'abus de l'alcool et des drogues constitue-t-il un problème aussi grave dans le secteur maritime que l'atmosphère de suspicion que cela créerait au sein de l'équipage? Je ne me suis pas très bien exprimé, mais...

M. Boyle: Je reviens à ce que j'ai dit. L'expérience montre que vous allez créer une animosité à bord et, donc, un manque de coopération qui se traduira probablement par des risques accrus pour la sécurité, ou que l'inverse va se produire et que tout le monde décidera de se moquer des tests et de s'entendre pour contrôler le système. Cela pourrait tout aussi bien arriver.

M. Dionne: Nous pouvons donc considérer que vous êtes hostiles à ce qui est proposé.

M. Boyle: Absolument, mais cela n'a rien à voir avec les tests de dépistage des drogues. J'ai toujours pensé qu'étant Canadien, j'étais présumé innocent et que notre culture est différente de celle des États-Unis.

M. Dionne: *Vive la différence.*

Le président: Permettez-moi d'ajouter un mot; je crois que vous n'êtes arrivé qu'après que M. Tobin eut fini d'interroger M. Hall. Je pensais qu'il allait peut-être procéder de la même manière avec vous au nom de «vive le

[Text]

just in this business of *Vive le Canadien* or the American pressure. I must say that has come out more clearly today about the reason we are having these hearings, to try to conform with certain regulations that are being laid down in the United States. You in effect say that on page 2, in the third paragraph of your brief.

But on this business of the Canadian-American, as Mr. Tobin sort of explored with Mr. Hall, what are your brothers in the SIU south of the 49th parallel doing with the regulation they are now confronted with, random testing?

Since the concern, I gather, is that Canadians or other foreign carriers, be they from Europe or Canada, and/or shippers, will have to conform to that regulation or else have some problems if they sail into New York or land at Kennedy, in a reverse way this is going actually to help your brothers south of the 49th parallel in being able, certainly in the lake trade, to service both sides of the 49th parallel, whereas if Canada does not comply then we may have some adverse effects.

Mr. Boyle: I am really happy that you mentioned that—

The Chairman: I thought I would throw it out in the open.

Mr. Boyle: —because what you are starting to raise now is a really interesting subject. First of all, with respect to our brothers and sisters in the United States, as I have already mentioned, we have fought the case in the United States. We have beaten random testing the last time. I am not sure what this new case is this morning; I obviously will be checking into that this afternoon.

Second, with respect to boarding someone else's ship and creating this drug-testing situation or whatever, I think the United States went to war with Great Britain years ago over that very issue, about the British going onto American ships looking for all kinds of people, and created the whole idea that a ship is still the territory of the nation of where it is flagged. So Americans have a great problem in trying to enforce this on foreign nations, and that is why they have not done it yet, because they have this conflict.

• 1140

I happen to think that we are as bright as any nation in the world, and if we cannot come up with a more creative answer to this question than simply copying the American blueprint, we are not being Canadians about this. We have faced adversity before, and simply to copy America, to me, is wrong. That is why I pose the question to this committee to find out what those lists of nations I have already mentioned, Holland and Switzerland, are doing, because if we can come up with a better idea or a better strategy, then maybe the Americans will buy our idea.

I think part of the responsibility of this committee is to look at that situation and to work internationally with the other nations affected, to deal with this in a more positive way, and not take the easy answer out.

[Translation]

Canadien» ou de la pression exercée par les Américains. Je dois dire qu'il est plus clairement apparu aujourd'hui que certains pensent que nous essayons de nous conformer à certains règlements établis aux États-Unis. C'est en fait ce que vous écrivez au troisième paragraphe de la page 2 de votre mémoire.

Mais en ce qui concerne cette comparaison entre le Canada et les États-Unis qu'a un peu abordée M. Tobin avec M. Hall, quelle est la réaction de vos confrères du SIM au sud du 49^e parallèle à l'égard du règlement concernant les tests aléatoires auxquels nous sommes maintenant confrontés?

Étant donné que, si je comprends bien, les transporteurs et/ou armateurs canadiens ou étrangers, d'Europe ou d'ailleurs, devront se conformer à ce règlement sous peine d'avoir des difficultés en arrivant dans le port de New York ou en atterrissant à Kennedy, cela va en fait, en contrepartie, aider vos confrères, en particulier ceux qui travaillent sur les Grands Lacs, à assurer des services aussi bien au nord qu'au sud du 49^e parallèle, alors que si le Canada ne se soumet pas à ce règlement, il en pâtira.

M. Boyle: Je suis très heureux que vous ayez mentionné cela...

Le président: J'ai pensé qu'il était bon de le dire.

M. Boyle: ...car vous soulevez là un sujet vraiment intéressant. Tout d'abord, en ce qui concerne nos confrères et consoeurs des États-Unis, comme je l'ai déjà dit, nous avons porté l'affaire devant les tribunaux américains. La dernière fois, nous avons pu éviter ces tests aléatoires. Je ne sais pas exactement quelle est la nouvelle affaire dont on a fait état ce matin; manifestement, je vais vérifier cet après-midi ce dont il s'agit.

Deuxièmement, il y a la question des inspecteurs qui montent à bord d'un navire pour y faire des tests de dépistage de drogues, ou autre chose. Je crois qu'il y a bien des années, les États-Unis sont partis en guerre contre la Grande-Bretagne pour exactement les mêmes raisons, parce que les Britanniques montaient à bord des navires américains pour y chercher toutes sortes de gens, et c'est ce qui a donné naissance à l'idée qu'un navire demeure le territoire de la nation dont il bat pavillon. Les Américains vont donc avoir bien des difficultés à imposer ce règlement à des nations étrangères; c'est d'ailleurs la raison pour laquelle ils ne l'ont pas encore fait, car ils se contrediraient en procédant ainsi.

Je suis personnellement convaincu que le Canada a autant d'idées que n'importe quel autre pays et qu'il pourrait trouver une solution beaucoup plus originale à ce problème au lieu de se contenter de copier les Américains. Nous ne nous affirmons pas comme Canadiens. Selon moi, c'est mauvais de simplement copier les Américains; après tout, nous avons déjà relevé des défis. Voilà pourquoi je demande au Comité de se renseigner sur ce que font ces pays dont le nom apparaît sur la liste, notamment les Pays-Bas et la Suisse, parce que si nous arrivons à trouver une meilleure idée ou une meilleure stratégie, peut-être les Américains suivront-ils notre exemple.

Le Comité a entre autres la responsabilité d'examiner la situation et de travailler en collaboration avec les autres pays du monde qui, touchés par le même problème, le règlent d'une façon un peu plus constructive, sans tomber dans la facilité.

[Texte]

More importantly, when you are talking trade—do not take this the wrong way—for the government to be concerned about trade in the maritime sector when you do not even have a policy for which we have been hunting and fighting for for decades leaves me astonished, and not only on the cross-lakes. We do not even have a maritime policy anywhere in this country, except laissez-faire.

What is going to happen with this type of program that is going to be another additional cost to the Canadian owners? We will have more reflagged ships leaving this country. I already know there are plans in the works for several more ships to leave in the next three weeks, ships that have been holding onto Canadian crew and Canadian registry. But now they see this coming and they say, thank you very much, that is going to be the straw that breaks the camel's back. More ships are going to reflag.

Nobody is building ships in this country because of legislation like this that is only applied to Canadians, that makes us uncompetitive, and we are losing industries over it. We are losing shipbuilding, we are losing the shipping itself and everything.

When you are talking about the trading factors and the United States, I think creative answers are a better solution, and this kind of legislation is going to lead to the continued reflagging of Canadian tonnage. Eventually, all you are going to have are these foreign flagships trading in Canadian waters and you will not have a law to cover them.

The Chairman: Unless we recommend it and it is implemented in legislation. Anyway, thank you for that answer.

Mr. Kristiansen: Mr. Boyle, thanks for your presentation. It was an excellent supplementary to the one presented by the Shipowners Association just a few minutes ago.

Are you aware of any study or any survey anywhere, because the Department of Transport certainly does not indicate it, that alcohol and drug abuse constitutes a significant threat to safety in the transport industry? The government's own strategy paper does not say that it is, and I am not aware of any other test, internationally anywhere, that says it is.

Mr. Boyle: As a representative of our industry I attend the meetings at the ILO in Geneva. I represent Canadian maritime interests in the ITF in London, which comprises 106 maritime nations of the world. We have been looking at and dealing with this. We have had questionnaires going out. Nowhere can we find any study in any nation supporting this kind of legislation.

Mr. Kristiansen: They are apparently some other threats in the association that seemed to be dragged in. What are the major safety issues as regards the maritime industry?

Mr. Boyle: With respect to the maritime industry, in the Hickling integrated report, commissioned by the Transport Canada people, they tell you stress and job fatigue are the most reported factors contributing to safety risk and contributing to the use of alcohol and drug abuse.

[Traduction]

Que le gouvernement commence à s'inquiéter du commerce maritime en l'absence de toute politique dans le domaine que nous lui demandons pourtant depuis des années m'étonne énormément. Il n'y a même pas de politiques pour les cargos des Grands Lacs. La seule politique, c'est celle du laissez-faire.

Quelles seront les conséquences d'un tel programme, qui entraînera des coûts supplémentaires pour les armateurs canadiens? Encore plus de navires changeront de pavillons. Je sais que beaucoup de bateaux devraient quitter le Canada d'ici trois semaines. Ces navires ont actuellement un équipage canadien et sont enregistrés ici. Ce qui s'en vient, c'est la goutte qui fait déborder le vase, et on préfère changer de pavillon.

Plus personne ne construit de bateaux au Canada à cause de ces lois qui ne s'appliquent qu'aux Canadiens et qui leur font perdre toute compétitivité. Nous y perdons beaucoup de chantiers navals et, maintenant, nous allons même perdre la marine marchande même.

Au sujet du commerce avec les États-Unis, je crois qu'il vaudrait mieux trouver des solutions plus originales, car ce qui est proposé poussera les armateurs à aller faire enregistrer dans d'autres pays leurs navires canadiens. Il y aura alors dans les eaux canadiennes des navires battant pavillon étranger qui échapperont à la loi.

Le président: À moins que, sur notre recommandation, la loi ne les vise expressément. Merci tout de même pour cette réponse.

M. Kristiansen: Monsieur Boyle, je vous remercie pour cet exposé. Il est excellent et vient compléter celui qu'a présenté un peu plus tôt l'Association des armateurs.

Savez-vous s'il y a une étude ou une enquête ayant conclu que la consommation d'alcool et de drogue constitue une menace réelle à la sécurité dans l'industrie du transport? Le ministère des Transports n'en cite aucune. Dans la stratégie du gouvernement, on ne dit pas que ce serait effectivement une menace et, à ma connaissance, aucune étude n'est jamais venue à cette conclusion où que ce soit dans le monde.

M. Boyle: J'assiste aux réunions de l'OIT, à Genève, à titre de représentant de notre industrie. Je représente également les intérêts de la marine marchande canadienne à la Fédération internationale des ouvriers du transport, à Londres, qui regroupe des représentants de 106 pays ayant une industrie maritime. Nous avons étudié la question. Nous avons même distribué des questionnaires. Nous n'avons trouvé aucune étude faite dans un pays quelconque pour étayer une telle hypothèse.

M. Kristiansen: On semble y ajouter d'autres menaces. Quels sont les principaux problèmes concernant la sécurité dans l'industrie maritime?

M. Boyle: Dans cette industrie, selon le rapport Hickling, commandé par Transports Canada, le stress et la fatigue au travail sont les principaux facteurs de risque à la sécurité et de consommation d'alcool et de drogue.

[Text]

Specifically in the marine sector, in common with others, those are long hours, being away from home, boredom, heat, cold, and noise. If you have ever had the opportunity to be in an engine room on a ship, you can know what noise and isolation are all about.

Mr. Kristiansen: Or slept right above one.

Mr. Boyle: Sleeping right above one is even worse. These are the factors that we deal with in the industry and these will contribute to the use of alcohol and/or drugs.

This was what was commissioned by an earlier Transport Canada report, but they have not acted on their own report. They have gone ahead and created a whole new strategy to deal with the same problem. Frankly, we are a little bit mystified that you go out and do a report and get the answer, but you do not like the answer, so you create a whole new strategy based on a non-existent problem.

Mr. Kristiansen: There has been a lot of fear generated because of the *Valdez* disaster. Have we in Canada taken any action to insist that all tankers in Canadian waters be double-hulled? That is obviously one of the concerns that came out of it.

• 1145

Mr. Boyle: The double-hulled part of it is only a minor aspect—the cost of building ships and double hulls and all the rest. The human element on board the ship is more of an important factor in if you are going to have an accident or not. No matter what technology you have, if you have a drunk handling it, it is not going to work. So deal with the problems that create the situation. Do not deal with the symptoms; get to the root of the issue.

Mr. Kristiansen: What action are you aware of that we have taken in our jurisdiction to handle the problem of foreign flagging? For instance, the most widespread concern of late over a marine accident has been the Scandinavian ferry, which was a matter of foreign flagging escaping any domestic regulation. Are we in danger of that kind of situation; and what action have we shown that we are prepared to take?

Mr. Boyle: Canada has taken relatively no action at all. Isolated Coast Guard officers all over the country have worked with us as we have checked out foreign tonnage coming in and out of Canada. As a country we have not adopted ILO-147; we have not adopted ports day control; we do not have the inspectors to check the foreign tonnage coming in. The greatest maritime accidents in terms of tankers, like the *Argo Merchant* down east. . . As a result, we have never done anything. But I guess that was because it was a foreigner.

Mr. Kristiansen: I know you asked the question in your submission. But if all the available evidence shows there is no significant threat from alcohol substance abuse, and that in the preliminary testing there is a 63% margin of error in false positives—and even when those tests do work, they do not tell us what we want to know as to whether there is impairment or not—what conclusion do you and your colleagues, both in the industry and in the SIU and other maritime unions, come up with as to why the devil we are into this business?

[Translation]

Dans la marine en particulier, comme dans d'autres secteurs, il y a aussi les longues heures de travail, le fait d'être loin de chez soi, l'ennui, la chaleur, le froid et le bruit. Si vous vous êtes jamais trouvé dans la salle des machines d'un navire, vous savez ce que c'est que de travailler seul dans le bruit.

M. Kristiansen: Ou si vous avez jamais dormi au-dessus.

M. Boyle: Dormir au-dessus de la salle des machines, c'est encore pire. Voilà quels sont, dans notre industrie, les facteurs incitant à la consommation d'alcool ou de drogues.

C'était les conclusions d'un rapport commandé par Transports Canada, qui n'y a même pas donné suite. Le ministère a décidé de créer plutôt une toute nouvelle stratégie pour faire face au problème. Très franchement, nous nous demandons pourquoi commander un rapport qui produit des conclusions logiques si on décide finalement d'élaborer une toute nouvelle stratégie fondée sur un problème inexistant parce qu'on n'a pas apprécié les conclusions du rapport.

M. Kristiansen: La catastrophe du *Exxon Valdez* a soulevé beaucoup de craintes. Est-ce que le gouvernement a pris des mesures pour obliger tous les pétroliers qui croisent en eaux canadiennes à avoir une double coque? C'est évidemment une inquiétude.

M. Boyle: La question de la double coque est mineure, étant donné le coût de construction des navires. L'élément humain à bord joue un bien plus grand rôle dans les accidents. Quelle que soit la technologie dont vous disposez, si c'est un ivrogne qui en est responsable, il y aura des problèmes. Il faut s'attaquer aux causes mêmes de ces problèmes, et non pas seulement aux symptômes.

M. Kristiansen: Quelle mesure le Canada a-t-il prise pour réagir aux problèmes des pavillons étrangers? Par exemple, l'accident qui est survenu récemment à un traversier scandinave a soulevé beaucoup d'inquiétude parce qu'il s'agissait d'un navire battant pavillon étranger, qui échappait donc à toute réglementation nationale. Est-ce que nous risquons de nous retrouver dans la même situation? Quelle mesure est-on disposé à prendre à cet égard?

M. Boyle: Le Canada n'a pas fait grand-chose. Quelques officiers de la Garde côtière canadienne ont collaboré avec nous pour la vérification des navires étrangers qui viennent au Canada. Notre pays n'a toutefois pas adopté la règle ILO-147, ni les contrôles portuaires de jour, et nous n'avons pas d'inspecteurs pour vérifier les navires étrangers qui arrivent. Les pires accidents maritimes impliquant des pétroliers, comme le *Argo Merchant* dans l'Est. . . Nous n'avons jamais rien fait. Peut-être parce que c'était encore là un navire étranger.

M. Kristiansen: Je sais que vous soulevez la question dans votre mémoire, mais si on avait la preuve que la consommation d'alcool ou de drogue ne constitue aucune menace sérieuse et que la marge d'erreur dans les premiers tests est de 63 p. 100—de toute façon, même quand les tests ne donnent pas un faux positif, ils ne révèlent pas si la personne a les facultés affaiblies ou non—pourquoi vos collègues dans l'industrie et dans les autres syndicats de marins, comme le SIM, et vous croyez-vous qu'on se lance dans une telle entreprise?

[Texte]

Mr. Boyle: We cannot figure out why anybody is into it; and more importantly, by our EAP programs, by our referral service, by the buddy system of everybody watching out for each other, we do not have this problem of major accidents. This preventive approach we are using was documented by the government. We appreciate being documented in that sense: that we do not have a problem. That is why we have difficulty in accepting your answer to us not having a problem, and all the repercussions that emanate from doing this.

Believe me, gentlemen, I am telling you the truth, and you are in transport so you know, there is no building of new ships in Canada. The shipyards are going under across the country. The shipowners are reflagging. There is no new tonnage coming in. There is no policy initiative being undertaken by the government. It is going to lead to more reflagging. And that is what is really bothering us about this whole initiative. It is another nail in our industry's coffin from a government that has not shown any compassion to the industry at all—from cancelling the icebreaker for the shipyard workers in B.C. to the lack of concern generated in forming a policy conducive to Canadian business staying here. I do not think internationalism means selling off our interests to foreign governments or foreign countries.

Mr. Kristiansen: Mr. Boyle, one previous submission suggested—and this goes back a couple of weeks now—that the American legislation may be an act in restraint of trade. And seeing there is not any other hard evidence motivation for this, perhaps we have to look at that one to see what the real intent of this is. Has that been considered by you or your colleagues at all? What methods would you suggest we use to try to deal with it if there appears to be any argument in that?

Mr. Boyle: It has not been dealt with formally, but through the SAGIT group, of which I am a member, we have taken a look at that; and we will be looking at it more in-depth to see if it is or is not an artificial trade barrier.

Mr. Kristiansen: I mentioned earlier—and apparently Mr. Fontana took issue with it—that it appeared to some of us that this is kind of the lynch-mob psychology at work; that they have a problem with drugs in the U.S. and they are going around looking for someone to blame and something to do so they can say that they are doing something. They have had a propensity for moral crusade south of the border—which we have escaped—whether it was the prohibition law to try to get rid of alcohol—that did not work—or whether it was the Red menace and the loyalty test that got people out of industry and intimidated employees all over the continent. Now it is the white menace, or the white dust menace, or the white powder menace, and we seem to be in exactly that same kind of situation.

[Traduction]

M. Boyle: Nous ne comprenons pas, surtout que, dans notre industrie, il n'y a pas d'accident grave grâce au programme PAE, à notre service d'aiguillage et au compagnonnage. Ces techniques de prévention que nous utilisons ont été étudiées par le gouvernement. Nous en sommes heureux, puisque nous n'avons pas de problème. Voilà pourquoi nous avons du mal à accepter cette suggestion et toutes les répercussions qui en découleront.

Croyez-moi, messieurs, je vous dis la vérité et, d'ailleurs, vous le savez, il ne se construit plus de nouveaux navires au Canada. Tous les chantiers navals font faillite les uns après les autres. Les armateurs changent de pavillon. On n'acquiert plus aucun nouveau navire. Le gouvernement n'a pris l'initiative d'aucune politique, ce qui entraînera d'autres changements de pavillon. C'est l'aspect de cette stratégie que je crains le plus. C'est le coup de grâce d'un gouvernement qui n'a jamais montré aucune compassion pour cette industrie—il n'a pas hésité à annuler un contrat de brise-glace confié à un chantier naval de la Colombie-Britannique et ne s'est absolument pas préoccupé d'élaborer une politique qui inciterait les entreprises canadiennes à rester au pays. Pour moi, la mondialisation ne signifie pas vendre ses intérêts à des gouvernements ou pays étrangers.

M. Kristiansen: Monsieur Boyle, un autre mémoire qui nous a été présenté il y a quelques semaines déjà prétendait que le but des Américains était en fait de restreindre le commerce. Comme aucune autre preuve concluante ne vient justifier l'adoption d'une telle mesure, peut-être devrions-nous nous demander si c'est là l'intention véritable des Américains. Avez-vous réfléchi à cette possibilité? Que devrions-nous faire si cette hypothèse se révèle le moins fondée?

M. Boyle: Nous n'y avons pas réfléchi officiellement, mais le groupe de consultation sectorielle sur le commerce extérieur dont je fais partie a examiné la question. Nous sommes censés l'étudier en profondeur afin de voir s'il s'agit ou non d'une barrière douanière artificielle.

M. Kristiansen: J'ai dit un peu plus tôt—et il semble que M. Fontana n'ait pas été d'accord—que cela m'apparaissait être de l'hystérie collective. Parce que les États-Unis ont un problème de consommation de drogue, ils se cherchent un bouc émissaire et veulent à tout prix prendre des mesures pour ne pas avoir l'air de rester les bras croisés. Nos voisins du Sud sont portés sur la croisade morale—ce qui n'est pas notre cas—qu'il s'agisse d'une loi interdisant la vente d'alcool—qui a été un échec—ou que ce soit une lutte contre le péril communiste et le test de loyauté qui a causé le départ de bien des gens et a intimidé les employés partout sur le continent. Maintenant, c'est le péril de la poudre blanche, et nous nous retrouvons plongés dans la même situation.

• 1150

Because there are some serious civil and human rights issues at stake here, because the testing does not show that there is any need for it, and it does not do what we want it to do, I wonder whether or not we should not be placing our

Parce que des droits publics et fondamentaux sont en jeu, parce que rien ne prouve que ces tests soient nécessaires et parce qu'ils ne révèlent même pas les renseignements recherchés, je me demande si nous ne devrions pas imposer

[Text]

own conditions and saying that ships plying Canadian waters that do not meet Canadian human rights standards ought not to be allowed to operate in our Canadian ports either. We certainly have as much right to do that within our borders as the U.S. does to launch its moral crusades at our expense.

Mr. Boyle: All you have to do is look at Europe 1992, which again is another major concern in the marine transportation sector. They are going to create a European flag state. There are four directives now before European parliament. Canada has not reacted at all with any concept of continental programs in a North American shipping act, at least as a negotiating strategy. We have not adopted the second registry, which now most of the nations of Europe have adopted in terms of competition. Our trade in Europe is going to be restricted as a result. The United States is putting in artificial barriers in drug testing. Yet, we sit around and instead of taking the initiative, we are constantly reacting. This is one of our major problems. Stop reacting. Let us come up with something creative.

We have the infrastructure in terms of our medical programs across the country, and that is what makes us different from the United States. They do not have it in the United States. It is easier for them to cast aside the cost of implementing a drug strategy and tell the employers to pay for it, administer it, and do this and that, as opposed to the way we have approached it in Canada through EAP programs, through Ontario hospitalization paying for alcohol drug rehabilitation programs, and the same in Quebec and the other provinces. We have an infrastructure to deal with these problems, and being a compassionate nation there is more self-reporting than in the United States. It is not the problem that people are trying to make this out to be.

Mr. Kristiansen: You are suggesting, I guess, as an understated recommendation that we consult with some of the European states that have expressed concerns before actually going to the next step and drafting legislation, if that is what we are headed for.

Mr. Boyle: Yes. As I have said to other people quietly in conversation, it is a recommendation that the government pursue a course of action with other nations to find out what they are doing, because being bossed around by the United States does not thrill me at all.

Mr. Schneider (Regina—Wascana): First of all, I am from the Prairies, so speaking about the shipping industry may not be my subject at all. Therefore, my comments and questions will be very general.

I question the process of dealing with a subject requiring the appearance of witnesses on a matter that has yet to come before us. I thought that was a little bit like putting the cart before the horse. However, it may serve some purpose. The purpose is that maybe those who are responsible for formulating a proposed policy will in fact be listening and taking into consideration some of the comments that were made. It is with that trust in mind that I have agreed to continue to sit here. I cannot bet on it, but hopefully we can look for it and see the results. If not, then maybe we should be rethinking the purpose of this committee meeting at such a time, which I deem to be premature.

[Translation]

nos propres conditions et interdire les eaux canadiennes aux navires qui ne respectent pas les libertés publiques reconnues aux Canadiens. Pourquoi n'aurions-nous pas ce droit si les États-Unis se lancent dans de grandes croisades morales à nos dépens?

M. Boyle: Prenez par exemple l'Europe de 1992, qui inquiète beaucoup le secteur du transport maritime. On va créer un État armateur européen. Déjà quatre directives sont à l'étude devant le Parlement européen. Le Canada aurait pu contrer cela en proposant l'idée d'un programme continental en vertu de la loi sur la marine marchande en Amérique du Nord. Ce serait au moins une bonne stratégie de négociation. Nous n'avons pas adopté le second registre, ce qu'ont fait la plupart des pays européens pour des raisons de concurrence. Notre commerce avec l'Europe va sûrement en souffrir. Les États-Unis, eux, élèvent des barrières artificielles en imposant des tests de dépistage. Et nous, nous restons là, les bras croisés, au lieu de prendre l'initiative. Nous nous contentons de réagir. C'est cela, le problème; cessons de réagir et servons-nous de notre créativité.

Grâce à nos divers programmes, nous avons déjà une infrastructure qui fait défaut aux États-Unis. Les Américains ont beau jeu de ne pas tenir compte de ce que coûte la mise en oeuvre d'une stratégie comme celle-là et d'obliger les employeurs à l'administrer, à la financer, etc. Au Canada, nous avons déjà des programmes PAE, un régime d'hospitalisation, en Ontario, au Québec et dans d'autres provinces qui assument les coûts des programmes de réadaptation pour alcooliques et narcomanes. Nous avons déjà une infrastructure, et parce que nous sommes une nation compatissante, beaucoup plus de Canadiens que d'Américains déclarent leur toxicomanie. Nous n'avons pas un problème aussi grave que certains veulent bien le laisser croire.

M. Kristiansen: Vous recommandez donc en quelque sorte que nous consultations certains pays européens qui se sont montrés intéressés avant d'entamer la rédaction d'un projet de loi, si c'est ce que nous devons recommander.

M. Boyle: C'est exact. Comme je l'ai dit lors de conversations privées, nous recommandons que le gouvernement se renseigne sur ce que font d'autres pays avant de se laisser régenter par les États-Unis, ce qui ne nous plaît guère.

M. Schneider (Regina—Wascana): Je précise d'abord que je suis originaire des Prairies et que, par conséquent, la marine, ce n'est pas mon domaine. Mes questions et observations seront donc de nature très générale.

Je ne suis pas tout à fait d'accord pour qu'on convoque des témoins pour traiter d'un sujet dont nous ne sommes pas encore vraiment saisis. Je trouvais qu'on mettait un peu la charrue devant les boeufs. Cependant, je me rends compte que c'est peut-être utile. J'espère que ceux qui sont chargés de formuler les projets de politique seront à l'écoute et tiendront compte des commentaires. C'est dans cet espoir que j'ai accepté de rester membre du Comité. Ce n'est évidemment pas certain, mais j'espère qu'il en sortira des résultats tangibles. Sinon, nous devons nous demander si ces séances étaient bien utiles. Selon moi, nous anticipons.

[Texte]

The witness before us made some comment about a series of ships being reflagged or Canadian ships being reflagged because of this proposed legislation being the final nail in the coffin. I am somewhat concerned that this move would be deemed to be that significant in terms of increased administrative or attentive costs required by those involved in transportation. I guess this morning we can just talk about the shipbuilders or the shipowners and those who work on the ships.

I can see this as being a bit of a hassle. I do not feel overly productive sitting here talking about this issue. I do not like to have government come down with some additional rules, but on the other hand I think we could justifiably be faulted by the public if something should happen, and the public could make the case, or the case could be made that you had the opportunity to do something and you chose not to because there did not appear to be, in the terms of many people this morning, "significant" reasons for imposing a random testing program.

• 1155

That is why I feel motivated to continue at least carrying on discussion—to see if something can be done to make things better, rather than just maintaining the status quo. Perhaps you could comment at this time on that.

Mr. Boyle: Realistically, when you are talking about the public's perception of this strategy and its safety orientation of "you could have done something"—to take a biblical perspective, does it make a difference if ten people die, or one? Obviously, it should not make any difference at all.

So let us have random testing of drivers of cars. They have been excluded in this. Let us go around the country and ask the public in the country how they feel about being grabbed out of their cars and being drug-tested and alcohol-tested for no reason—because we think it is safety; potentially there is a possibility they will create an accident.

Mr. Schneider: We do that now for seatbelts.

Mr. Boyle: They do it now in Ontario, but there is cause. In Ontario, you get stopped. The officer walks over. If he smells alcohol, you get tested. If there is no real alcohol, no sign of impairment, you continue along. There is an impairment qualification with the RIDE programme that does not exist in what you are proposing with random testing. It is completely different. It is you are guilty; now you are going to have to prove yourself innocent. There are no signs of impairment on the job. That is the major difference.

But if you told the public, regardless of what you say in your car, let me test you. Somebody could have been smoking grass on the weekend. Now it is Wednesday and he is driving along, completely in control of the car. If all of a sudden he is pulled out, it might turn out that he tests positive. The false positives are worse. He might have been taking antibiotics on the weekend, for flu. All of a sudden it gets shown he has drugs in him. What are we going to do, throw him in jail?

[Traduction]

Le témoin a dit que beaucoup de navires canadiens changeaient de pavillon parce que ce projet de loi est un coup de grâce pour l'industrie. Je me demande si une telle mesure imposerait vraiment des coûts administratifs si importants dans l'industrie du transport. Évidemment, nous ne devons parler ce matin que des chantiers navals, des armateurs et des marins.

Je comprends que cette mesure soit gênante, mais je ne me sens pas particulièrement actif en restant ici pour en discuter. Je ne suis pas particulièrement heureux que le gouvernement soit obligé d'adopter des mesures supplémentaires, mais je crois qu'en cas d'accident, la population pourrait nous reprocher avec raison de ne pas avoir agi au moment opportun parce qu'il n'y aurait pas eu suffisamment de raisons importantes pour imposer un programme de tests effectués au hasard.

Voilà pourquoi je me sens tout de même justifié de poursuivre au moins la discussion—afin de savoir s'il n'y aurait pas moyen d'améliorer les choses au lieu de préserver simplement le statu quo. Dites-moi ce que vous en pensez.

M. Boyle: Si vous pensez que cette stratégie est nécessaire parce que la population pourrait éventuellement vous demander des comptes, est-ce que la mort de 10 personnes est plus grave que la mort d'une seule? Évidemment, une seule vie humaine en vaut 10.

Nous devrions donc tester au hasard les automobilistes. Cette stratégie ne s'applique pourtant pas à eux. Pourquoi ne pas demander aux gens ce qu'ils penseraient d'être extirpés de leur voiture pour subir des tests de dépistage de drogue et d'alcool sans raison particulière, uniquement parce qu'il pourrait y avoir des accidents?

M. Schneider: C'est pourtant ce que nous faisons pour les ceintures de sécurité.

M. Boyle: En Ontario, oui, mais il y a des motifs. Un policier vous arrête et, en s'approchant de la voiture, il se rend compte que vous sentez l'alcool. C'est alors qu'il vous demande de subir un test. Sinon, et si vous ne semblez pas avoir les facultés affaiblies, vous pourrez poursuivre votre route. Ces prérequis du programme ontarien RIDE ne se retrouvent pas dans ces tests au hasard qu'on préconise. Ce n'est pas du tout la même chose. Dans ce cas-ci, vous êtes présumé coupable et vous devez prouver votre innocence. Rien ne peut laisser croire que vous ayez les facultés affaiblies. C'est cela la grande différence.

Si vous annonciez à la population qu'elle serait susceptible de subir un test du simple fait de se trouver dans une automobile, la réaction serait différente. Supposons que quelqu'un ait fumé de la marijuana pendant la fin de semaine. Le mercredi suivant, il se trouve au volant de sa voiture, en pleine possession de ses moyens. Tout d'un coup, on le choisit pour subir un test dont le résultat est positif. Les faux positifs sont encore pires. Il se peut très bien que cette même personne ait plutôt pris des antibiotiques pendant la fin de semaine parce qu'elle avait la grippe. Tout d'un coup, on peut montrer que son organisme renferme des drogues. Qu'allez-vous faire? Le jeter en prison?

[Text]

It is only because the comment came out and I feel it does deserve address. You are right—you get your day in court, but the unfortunate part of that day in court is that, as Bora Laskin used to refer to it, being fired is capital punishment to an employee.

When you get fired from your job for drugs, even though you might not have taken them, there is a certain community approach that looks at you downwardly. You have no income coming in to support your family. It is a liability that will eventually impact on the employers group. That is one of the concerns we have.

Mr. Schneider: That is a valid concern, and I do not like to interrupt anyone, because I do not like to be interrupted either, but I must, because they will only give us five minutes on this round, as I understand it.

Would you deem it appropriate to do random testing on the basis of some observation that would warrant it?

Mr. Boyle: Now you are talking about testing with cause.

Mr. Schneider: Apparent cause. If you have cause, there is not much sense testing.

Mr. Boyle: Apparent cause. Again, it would depend on what the total package is, because if you look on this issue in specifics, without taking in what the total impact is, you are not going to come up with a true answer. If you were saying there are EAPs or rehabilitation programmes available, if you could confirm what kind of testing was going to be done, that is a different ballgame. None of that has been reported in this strategy.

Mr. Schneider: This is my point too. We are talking about a lot of hypothetical situations today. We are talking as though if someone were to appear to test positive for a drug being in evidence in their body, the guillotine is the only form of recourse, and that is the firing. It seems to me that an appropriate response to the situation we are facing is a series of programs, first and not the least of which is a secondary test. For instance, there was a report recently of a West German hockey player being suspended from competition for 18 months because he took antibiotics. I think that is ludicrous. I would hope that we as a committee would be given the intellect to develop a program that would ferret that sort of thing out of the way. It has to be conclusive.

• 1200

Mr. Boyle: I am not disagreeing with you. Testing has to be conclusive. One test is probably not enough. But having been a negotiator, I think it is inappropriate to get off the dime and start moving on this until you can prove to me that there is a problem. This is not being addressed.

Mr. Schneider: That helps make my point. You mentioned that there was zero shipbuilding going on. Being from the Prairies, I do not know everything about shipbuilding, but the HMCS Regina's keel has been laid and the HMCS Halifax is under construction. When you say zero, what do you mean?

Mr. Boyle: Private-sector shipping.

[Translation]

J'en parle seulement parce que la question a été soulevée et qu'elle mérite qu'on s'y arrête. Vous avez raison: on peut se justifier devant les tribunaux, mais le malheur, comme l'a dit Bora Laskin, c'est que la peine capitale, pour un employé, c'est d'être congédié.

Quand on vous congédie pour consommation de drogue, même si c'est faux, les gens autour vont vous regarder un peu de haut. Vous n'avez plus de revenus pour faire vivre votre famille. C'est un passif qui influencera éventuellement tous les employeurs. C'est l'une de nos inquiétudes.

M. Schneider: Vous n'avez pas tort, et bien que je n'aime pas interrompre les gens, non plus que d'être interrompu moi-même, je n'ai pas le choix, car, si j'ai bien compris, nous n'avons droit qu'à cinq minutes chacun.

Croyez-vous alors qu'il serait possible de faire des tests au hasard si on a observé quelque chose de louche?

M. Boyle: Vous voulez parler des tests justifiés par des motifs.

M. Schneider: Disons par des motifs apparents. S'il y a des motifs, le test n'est plus très utile.

M. Boyle: Motifs apparents. Cela dépend de l'ensemble. Si vous abordez cette question dans les détails, sans tenir compte de l'effet global, vous aurez une solution faussée. Ce serait une tout autre histoire si l'on connaissait le genre de tests qui seront faits et si l'on mentionnait la disponibilité de PAE et de programmes de réadaptation. Or, la stratégie reste muette sur ce point.

M. Schneider: C'est également mon avis. Aujourd'hui, nous parlons beaucoup de situations hypothétiques, comme si pour quelqu'un dont le test de dépistage est positif, la guillotine, c'est-à-dire le congédiement, est le seul recours. Il me semble que la meilleure solution serait une série de programmes dont le premier et non le moindre serait la tenue d'un second test. Par exemple, on a rapporté récemment le cas d'un joueur de hockey ouest-allemand qui a été suspendu pour 18 mois parce qu'il avait pris des antibiotiques. C'est ridicule. J'espère que notre Comité aura l'intelligence d'élaborer un programme qui permettra d'éviter ces écueils. Il faut que les tests soient concluants.

M. Boyle: Je suis d'accord avec vous; les tests doivent être concluants. Un seul ne suffit probablement pas. Toutefois, comme j'ai l'expérience de la négociation, je dirais qu'il est inutile de modifier ma position tant qu'on ne m'aura pas prouvé qu'il y a un problème. Or, on n'en parle pas.

M. Schneider: Cela apporte de l'eau à mon moulin. Vous avez dit qu'on ne construisait plus de navires. Étant des Prairies, je n'en sais pas beaucoup sur les chantiers navals, mais je peux dire que la quille du NCSM Regina est déjà prête et que le NCSM Halifax est en construction. Comment pouvez-vous dire qu'il ne se construit plus de navires?

M. Boyle: De navires pour le secteur privé.

[Texte]

Mr. Schneider: There was none at all?

Mr. Boyle: None.

Mr. Schneider: We are all innocent until proven guilty. Do you get that feeling when you are about to board an aircraft and have to go through security screening? I do not.

Mr. Boyle: Because you have come to accept it. That is a very interesting point, and I am glad that you have raised it.

Mr. Schneider: I hope I get chance to rebut.

Mr. Boyle: This is one of the major concerns I have and this union has and people have. How easily we have come to accept being checked going into an airport. First you took this right from me, but I did not say anything. It was not me. Then we go into drug testing in the transportation industry. That does not bother me, go ahead and do it. Where does it lead to? That is the problem with all of this. We get conditioned to accept being checked going into an airport. We get conditioned to being pulled over in Ontario by the RIDE program. Now it is going to be conditioning in work to lose a little bit more of your freedom and be checked by big brother. Where is it going to end?

Mr. Schneider: I agree with that. Where is it going to end? But in the meantime, we have a problem. There is an apparent solution. Do you have a better one? Maybe we are leading back to my initial statement that we have put the cart before the horse.

Mr. Boyle: I think the answer to any problem is prevention. You do not deal with symptoms of a problem in looking for an answer, you deal with it in terms of preventing it. This has been documented in Transport Canada's own research. Fatigue and stress and long hours and cold and noise—these are the factors that cause the problems. If you ignore them and try to focus on this, you are not going to get your answer.

Mr. Schneider: I do not think there has been any ignorance of those components. I think they are being addressed as time will permit, as technology will permit.

Mr. Boyle: In the trucking industry, where hours of work and stress are so related, why has the government increased the amount of hours truck drivers are now allowed to work? To 16 hours from 12, I believe it was.

Mr. Schneider: I am sure that your statement is not quite as black and white as you purport it to be.

Mr. Dionne: This testing routine we have been talking about, when and where does it occur?

Mr. Boyle: You have me on that one because pre-employment basically means, you go to—

Mr. Dionne: Will it occur on the ship?

Mr. Boyle: Pre-employment?

Mr. Dionne: No, the testing for drugs and alcohol.

[Traduction]

M. Schneider: Il n'y en a plus du tout?

M. Boyle: Aucun.

M. Schneider: On est toujours innocent jusqu'à preuve du contraire. Avez-vous cette impression lorsque vous vous soumettez aux vérifications avant de monter à bord d'un avion? Pas moi.

M. Boyle: Parce qu'on en est venu à l'accepter. C'est très intéressant, et je suis heureux que vous le mentionniez.

M. Schneider: J'espère que j'aurai un droit de réfutation.

M. Boyle: C'est l'une des graves inquiétudes du syndicat, des gens en général et de moi-même. Nous avons accepté si facilement de nous soumettre à des vérifications dans les aéroports. Vous m'avez pris ce droit, et je n'ai pas réagi, puisque cela ne me touchait pas. Maintenant, on me parle de tests de dépistage de drogue pour l'ensemble de l'industrie du transport. Cela ne me touche pas non plus, alors allez-y. Mais où cela nous mènera-t-il? C'est cela le problème. On nous conditionne à accepter les vérifications à l'aéroport. On nous conditionne à accepter d'être arrêtés en Ontario dans le cadre du programme RIDE. Maintenant, on veut nous conditionner pour que nous abandonnions encore un petit peu de notre liberté au travail pour être surveillés d'un peu plus près par l'État. Jusqu'où ira-t-on?

M. Schneider: Je suis d'accord. Jusqu'où ira-t-on? En attendant, nous avons un problème, et voici apparemment une solution. En avez-vous une meilleure à proposer? Peut-être cela nous ramène-t-il à mon observation initiale, c'est-à-dire que nous mettons la charrue devant les boeufs.

M. Boyle: La solution au problème, c'est la prévention. Quand on cherche une solution, on ne s'arrête pas aux symptômes d'un problème; on essaie de le prévenir. C'est ce qui ressort des propres recherches de Transports Canada. La fatigue, le stress, les longues heures de travail, le froid, le bruit—voilà les facteurs de risque. Si vous en faites abstraction pour ne vous concentrer que sur cette proposition-ci, vous ne trouverez pas la vraie solution.

M. Schneider: Je ne crois pas qu'on en fasse abstraction. Je crois qu'avec le temps et les progrès de la technologie, nous pourrions régler ces problèmes.

M. Boyle: Dans l'industrie du camionnage, où il y a un lien direct entre le nombre d'heures de travail et le degré de stress, pourquoi le gouvernement a-t-il augmenté le nombre d'heures de travail que les camionneurs ont le droit de faire? Je crois qu'on est passé de 12 heures à 16 heures.

M. Schneider: Je suis certain que c'est plus complexe que vous le dites.

M. Dionne: Ces tests dont il est question, quand et comment seront-ils faits?

M. Boyle: Je ne saurais le dire, car pour ce qui est des tests préalables à l'emploi, cela signifie que...

M. Dionne: Les tests se feront-ils à bord des navires?

M. Boyle: Préalables à l'emploi?

M. Dionne: Non, les tests de dépistage de drogue et d'alcool.

[Text]

Mr. Boyle: I have no idea where it is going to be done in Canada. This is the whole part of the strategy. No one has told us what the specifics are; we are dealing in generalities.

• 1205

Mr. Dionne: Is it going to happen only in port or is it going to happen at sea? If it happens at sea, perhaps the crew will suggest that the tester walk home.

Mr. Boyle: That is one of the problems with going to sea—people do have their own answers for a lot of problems. But from the American experience, there is nothing more degrading than being asked to fill a test tube with urine while somebody is standing in front of you, watching you to make sure it is your urine.

Mr. Dionne: I know what I would do.

The Chairman: I will not follow that one any further.

From your experience with your union, if the procedures did come into effect, where is the preferred place. . . Is there any distinction between the high seas and when you are in port? We know the life is so different.

Is it possible to say that if there is going to be testing, it should be in port when the ship is tied up? Or is it going to be on the high seas when the fellows have been out for days?

Mr. Boyle: If you want to upset someone, try telling them after they have been at sea for a few weeks that instead of going ashore to get the necessities of life taken care of, they are going to have to hang around until the drug tester comes down to the ship. You are going to have a pretty disenchanting crew on board your vessel.

The Chairman: You have answered the question, I think.

Thank you, Mr. Boyle. I think the questions and answers really did help amplify your brief and I want to thank you for taking the time and trouble to come before us. We are only considering these things, as I say there is no legislation. Regardless of what might happen and what we might find, everyone should be happy that the minister referred the issue to us, rather than confront the committee with a piece of legislation and have everyone take machine guns to different sections of it.

We have it and we are listening, as Mr. Schneider and others were listening, and there is some consensus developing in what we have been hearing. You have certainly helped that with your presentation.

Mr. Boyle: Mr. Chairman, it is with trepidation and respect—

The Chairman: You are a good negotiator, you always want the last word.

Mr. Boyle: —that I sit in front of Barbara Butler and the other Transport people who months ago kept telling us there was no hidden agenda. Lo and behold there was a hidden agenda. I take you at your word that nothing has been carved in stone and that there is no secret agenda. Time will tell as to how well you listened to what was put before you.

[Translation]

M. Boyle: Je ne sais absolument pas où on les fera au Canada. Cela fait partie de la stratégie. Personne ne nous révèle les détails, alors nous devons discuter de généralités.

M. Dionne: Est-ce qu'on les fera seulement dans les ports ou en mer aussi? Si on est pour le faire en mer, il se pourrait bien que l'équipage demande au préposé de rentrer à la nage.

M. Boyle: C'est l'un des risques des tests en mer—les gens adoptent souvent des solutions toutes personnelles. D'après ce qui se passe aux États-Unis, il n'y a rien de plus dégradant que de demander à quelqu'un de remplir une éprouvette d'urine pendant que quelqu'un d'autre observe pour être certain que c'est bien votre urine à vous.

M. Dionne: Moi, je sais ce que je ferais.

Le président: Je crois qu'il vaut mieux changer de sujet.

Pour votre syndicat, si jamais l'idée de ces tests était adoptée, où serait-il préférable de les faire? Préfère-t-on la haute mer ou le port? On sait que la vie est bien différente en mer.

Vaudrait-il mieux que les tests soient faits au port pendant que le bateau est amarré? Serait-il préférable que ce soit plutôt en haute mer, au moment où les marins sont au large depuis plusieurs jours?

M. Boyle: Si vous voulez vraiment vous attirer les foudres de quelqu'un, essayez de le garder à bord, alors qu'il est en mer depuis des semaines, parce qu'il doit subir des tests de dépistage. Vous aurez sur les bras un équipage très mécontent.

Le président: Je crois que vous avez répondu à ma question.

Merci, Monsieur Boyle. Je crois que les questions et vos réponses ont réaffirmé le contenu de votre mémoire. Je veux vous remercier d'avoir pris le temps et la peine de vous présenter devant nous. Nous étudions la question même si elle ne fait pas l'objet d'un projet de loi. Quoi qu'il advienne et quelles que soient nos conclusions, on devrait se réjouir que le ministre nous ait renvoyé le sujet pour étude au lieu de nous confier un projet de loi que tous se seraient acharnés à détruire.

Nous prenons tous bonne note de vos propos et nous constatons que déjà, un certain consensus se forme. Votre exposé nous a été bien utile à cet égard.

M. Boyle: Monsieur le président, c'est avec émotion et respect. . .

Le président: Comme tout bon négociateur, vous voulez avoir le dernier mot.

M. Boyle: . . . que je m'assois en face de Barbara Butler et des autres représentants du ministère des Transports qui, il y a des mois, nous ont dit et répété qu'il n'y avait aucune intention cachée. Et pourtant, voici le projet qu'on nous cachait. Je vous crois quand vous dites que rien n'est coulé dans le béton, que rien ne se fait en secret. Le temps nous dira si vous avez bien écouté ce que nous sommes venus vous dire.

[Texte]

The Chairman: Mr. Boyle, I do not know what she said to you, but I can assure you from what little experience I have around here—and even less as a chairman—that there is no blueprint in the bowels of the bureaucracy just waiting to be presented to this committee to help us draft our report. We will draft our report and then it is out of our hands, although it depends on how solid the report is. The minister did say—and I take him at his word—that he was waiting to hear from this committee. That is why we are going through this purgatory of putting long hours on our back sides listening to very interesting people.

But we are hearing a lot of repetition in certain aspects, but this helps us find some consensus. You have helped this process today.

Committee members, this is a long day. By Thursday we are going to have to get a little more focussed. We are meeting in the same room this afternoon so you can leave all your stuff here. We have at least three witnesses this afternoon and I hope we can get started at 3:30 p.m. If we get started then we will be finished by 5:00 p.m. If we do not get started at 3:30 p.m. we may be here until 6 or 7 p.m.

This meeting stands adjourned until 3:30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1531

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence.

The group before us now is the Amalgamated Transit Union.

Gentlemen, I welcome you to this hearing. We have your brief, which has been circulated to members. This subject is very serious, and we have heard a lot of serious evidence, but I must say that the title of your presentation shows a wry sense of humour. There are certainly some very interesting and provocative things in your statement, which I have quickly looked at.

You have not been before us before, so I hope you will paraphrase and highlight your brief, after which we go to questions from members of the committee.

Mr. Ken Foster (Executive Secretary, Amalgamated Transit Union Canadian Council): First of all, thank you, Mr. Chairman. You are right we have not had the chance to appear before this committee before. With me is Mr. Wally Majesky, President of F&P Consultant Service. We have used Mr. Majesky quite extensively in our business with the transit industry. Also here is Mr. Randy Graham, President and Business Agent of our local here in Toronto, Local 279 of the Amalgamated Transit.

I want briefly to give you an idea of who we are. We represent approximately 25,000 members in Canada in the intra-municipal provincial bus service, which is city to city, and also the intra-municipal transit service, such as OC Transpo and the Toronto Transit Commission, etc.

[Traduction]

Le président: Monsieur Boyle, je ne sais pas ce qu'elle vous a dit, mais je peux vous assurer—même si je ne suis pas ici depuis longtemps, encore moins comme président—que les entrailles de la bureaucratie ne recèlent aucun projet qui nous aiderait à rédiger notre rapport. Nous le ferons nous-mêmes, mais le reste ne dépend pas de nous, sauf s'il est vraiment bien étayé. Le ministre a dit—et je lui fais confiance—qu'il attendait les conclusions du Comité. Voilà pourquoi nous sommes obligés de nous soumettre à ces longues heures de séance où nous entendons des gens très intéressants.

Il y a aussi beaucoup de répétitions, mais cela nous aide à déterminer les consensus. Vous nous avez bien aidés aujourd'hui.

Messieurs les membres du Comité, la journée sera longue. D'ici à jeudi, nous devons avoir une meilleure idée du sujet. Nous nous retrouverons cet après-midi dans la même pièce. Vous pouvez donc laisser tous vos documents ici. Nous entendrons trois groupes de témoins. J'espère donc que nous pourrions commencer à siéger dès 15h30, car nous pourrions alors terminer à 17 heures. Si nous ne commençons pas à l'heure, nous pourrions être obligés de siéger jusqu'à 18 ou 19 heures.

La séance est levée et reprendra à 15h30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Chers collègues, nous avons le quorum.

Nous accueillons maintenant le Syndicat uni du transport.

Messieurs, bienvenue à cette séance. Nous avons déjà un exemplaire de votre mémoire, qui a été distribué à tous les membres. C'est un sujet très sérieux, et nous avons entendu beaucoup de témoignages sérieux, mais je dois dire que le titre de votre exposé montre que vous avez un humour assez ironique. Il y a sûrement des observations très intéressantes et provocantes dans votre mémoire, que j'ai eu le temps de parcourir.

Vous n'avez jamais comparu devant nous, mais j'espère que vous pourrez paraphraser votre mémoire en en donnant les points saillants, puis les membres du Comité vous poseront des questions.

M. Ken Foster (secrétaire administratif, Conseil canadien du Syndicat uni du transport): D'abord, merci, monsieur le président. Vous avez raison de dire que nous n'avons jamais eu la chance de comparaître devant votre Comité. Je suis accompagné—de M. Wally Majesky, président de *F&P Consultant Service*. Nous faisons beaucoup appel à M. Majesky pour les affaires que nous avons à traiter avec l'industrie du transport en commun. Il y a aussi M. Randy Graham, président et administrateur de la section locale 279 du syndicat, à Toronto.

Je vais vous dépeindre rapidement notre organisation. Nous représentons quelque 25,000 membres canadiens des services d'autobus provinciaux interurbains, c'est-à-dire d'une ville à l'autre, et des services de transport en commun municipaux, comme OC Transpo, la *Toronto Transit Commission*, etc.

[Text]

I also want to make a comment as to when all this first started. We were invited to participate in the committee that Transport Canada set up to review the problem of alcohol and drug abuse in the transportation industry. And I will say it now, that we are disappointed in the outcome of that, because we were led to believe that committee was supposed to consult with labour before any recommendations were made before any body, and that was not done. I would like to have that made known and that we are disappointed.

The ATU's trepidation is based on the U.S. experience with drug testing, which shows that it can be used either by design or accident to victimize innocent people and violate workers' privacy and human rights. Our industry has the best safety record of any mode of transportation anywhere. The government, by stating we have an alcohol and drug problem, has cast a black cloud over our members who have countless hours of free miles, and we have not had any convictions of any kind of our members, dealing with alcohol or drug impairment.

• 1535

The ATU strongly objects and. . . Mr. Chairman, before I go on any further, all I am doing is basically highlighting parts of the brief—

The Chairman: I am not going to interrupt you again and I am glad you are highlighting, but just to clarify this, we understand your point of view. That was addressed a little this morning, but there have been no recommendations from that earlier study. I do not know what all was said before in terms of your participation, because other people participated too, and as a result of that participation the Minister of Transport threw the issue to us and is waiting to see if we can come up with some recommendations. That is where we are at the moment.

Mr. Foster: We were given to understand, Mr. Chairman, that there were recommendations to the minister from that particular committee.

The Chairman: This is what we are here for today, to make a report to see if we can give him some recommendations.

Mr. Foster: All right, Mr. Chairman.

The ATU strongly objects, together with the Addiction Research Foundation and the Canadian Centre for Occupational Health and Safety, because although the criticism may have some general applicability, it does not in our case.

First, our union has fought for many years to help employees with personal problems, even initiating EAPs in many instances. Although our workplaces are not a typical setting, we have nonetheless evolved unique forms of supervision and contact which, although unconventional, do not mean our EAPs do not work.

The fallacy with the health organization criticisms is that EAPs are driven on the prediction that supervision is the glue of an effective program. The reason why our profession is not highly supervised is because of the nature of the work and the fact that we are professionals. There is a different level of sophistication, and consequently this results in a unique employer-employee relationship.

[Translation]

Je voudrais aussi vous expliquer comment tout cela a commencé. Transports Canada nous a invités à participer au comité qu'il a mis sur pied pour étudier les problèmes de consommation d'alcool et de drogues dans l'industrie du transport. Je vous dirai tout de suite que nous sommes très déçus des résultats de cette étude, car on nous a laissé croire que le comité consulterait les syndicats avant de présenter des recommandations, mais les choses se sont passées différemment. Je tiens à dire que nous en avons été très déçus.

Le syndicat s'inquiète à cause de ce qui se passe aux États-Unis, où on s'est rendu compte qu'on pouvait utiliser les tests de dépistage, volontairement ou non, pour s'acharner contre des innocents et pour enfreindre les droits fondamentaux des travailleurs. C'est dans notre industrie qu'il y a le moins d'accidents. En affirmant que nous avons un problème d'alcool et de drogue, le gouvernement a semé le doute au sujet de nos membres, qui comptent des heures et des heures de route sans accident; aucun d'eux n'a jamais été reconnu coupable de conduite avec facultés affaiblies.

Le syndicat s'oppose catégoriquement et. . . Monsieur le président, je préciserai tout de suite que je me contente de résumer les points saillants du mémoire. . .

Le président: Je ne vous interromprai plus et je suis heureux que vous résumiez ainsi votre mémoire, mais je voulais être certain que vous compreniez notre point de vue. On en a parlé un peu plus tôt ce matin, mais il n'y a aucune recommandation. Je ne sais pas ce qui s'est dit au sujet de votre participation, puisque vous n'êtes pas les seuls, et c'est pourquoi le ministre nous a demandé d'examiner le rapport et de lui présenter des recommandations. Nous en sommes là pour l'instant.

M. Foster: On nous a laissé entendre que ce comité avait présenté des recommandations au ministre.

Le président: C'est pourquoi nous sommes là aujourd'hui; nous devons rédiger un rapport comportant si possible des recommandations.

M. Foster: Très bien, monsieur le président.

Le syndicat s'oppose catégoriquement à de telles mesures, tout comme la Fondation de la recherche sur la toxicomanie et le Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail, car si certaines critiques peuvent s'appliquer à tous, elles ne valent pas dans notre cas.

Depuis des années, notre syndicat lutte pour aider les employés qui ont des problèmes personnels; il a même créé parfois des PAE. Même si nous n'avons pas un lieu de travail ordinaire, nous avons mis au point des formes de surveillance et de contact qui, bien que peu conventionnelles, assurent tout de même le succès de nos PAE.

L'erreur des critiques des organismes de santé, c'est que les PAE reposent sur la théorie selon laquelle la surveillance est la clé du succès. Notre profession n'est pas surveillée de près à cause de la nature même du travail et parce que nous sommes des professionnels. Il y a un degré de complexité différent, qui crée une relation employeur-employé tout à fait particulière.

[Texte]

Secondly, we may not have supervisors in our presence, but we usually have 30 to 50 members of the public on our vehicles at any given time. Try hiding being tipsy or impaired! The position is high interacted with the public and we need only look at the record of incidents where suspected or tipsy operators have been reported by the public.

Complaints are non-existent. Our members, although not closely supervised, have a social contract with the public, which is the highest form of supervision that separates our industry from trucking. To analogize busing and trucking is comparing apples and oranges.

Our members carry people who demand a stringent level of sobriety, and consequently they are supervised in an untraditional context. Compared to trucking where the cargo may be parts, machinery, product, etc. .we do not mean to disparage our colleagues in the trucking industry but we wish to point out the narrow understanding the researchers had of the human dynamics in the busing industry and their inability to understand that our job is not a party on 16 wheels just because our supervisor is not present.

The ATU was also concerned that any discussion respecting EAPs must be undertaken within the context of the commitment demonstrated by the employer to the program goals. Also instructive from the railway experience is the effectiveness of EAPs. As the literature on such program indicates, companies with the greatest commitment to the programs and which provide education and prevention efforts with them show the most dramatic reductions in accidents and incidents attributable to human error.

On the other hand, companies that did not give their full support to programs, and provided only minimum resources, had disappointing results.

The environmental approach involves improving working conditions that cause stress or encourage substance abuse in other ways. Factors to be evaluated include the availability of substances in the workplace, the mental and physical demands of the job, scheduling and job organization, comfort and safety, noise, lighting and pollution.

The Human Rights Commission states that current testing technology measures only use, not the degree of impairment. In other words, a positive test does not mean a person is either an addict or an alcoholic. If employers discriminate against an applicant because of a positive test, the applicant could be successful in the complaint filed under the code.

• 1540

The emerging standard in the drug-testing case law is that such tests are permissible only if based on reasonable suspicion that employees are actually working while under the influence. Testing may not be based on surmise alone, or on the statistical assumption that a certain percentage of employees use drugs. Rather, there must be an individualized suspicion based on objective facts, reasonable inferences drawn therefrom, focusing on a particular employee.

[Traduction]

Nous ne sommes peut-être pas physiquement surveillés, mais nous transportons en moyenne de 30 à 50 passagers. Ce serait difficile de masquer notre consommation de drogue et d'alcool! Cette étroite interaction avec la population est une forme de surveillance. D'ailleurs, il suffit de voir le nombre d'incidents rapportés par les passagers qui soupçonnaient les chauffeurs d'avoir les facultés affaiblies.

Il n'y a aucune plainte du genre. Même si nos membres ne sont pas étroitement surveillés, ils ont un contrat social avec la population, qui les distingue parfaitement des camionneurs. Comparer les chauffeurs d'autobus et les camionneurs, c'est comme comparer des pommes et des oranges.

Nos membres transportent des gens qui exigent la sobriété absolue et qui surveillent en fait les chauffeurs d'une façon peu conventionnelle. Les camionneurs, eux, transportent généralement des pièces, des machines, des produits, etc. . nous ne voulons pas dénigrer nos collègues camionneurs, mais nous voulons souligner l'acception étroite que les enquêteurs ont donnée à la dynamique humaine des transports en commun et leur incapacité de comprendre que notre travail ne consiste pas en une partie de plaisir ambulante tout simplement parce que nos superviseurs sont absents.

Le syndicat tient aussi à ce que toute discussion sur les PAE soit entreprise dans l'optique d'un engagement ferme de l'employeur à l'égard des objectifs du programme. Ce qui s'est passé dans les compagnies ferroviaires en dit long sur l'efficacité des PAE. Comme la documentation le laisse entendre, les compagnies qui ont pris fait et cause pour les programmes et qui ont fait des efforts d'information et de prévention sont celles dont le nombre d'accidents et d'incidents imputables à l'erreur humaine a chuté de façon spectaculaire.

Par contre, les sociétés qui n'ont pas appuyé d'emblée les PAE et qui ont assuré un minimum de ressources ont affiché des résultats décevants.

Pour régler les problèmes en milieu de travail, il faut améliorer les conditions de travail qui créent du stress ou incitent autrement à la consommation d'alcool ou de drogue. Parmi les facteurs à évaluer, il y a la disponibilité de l'alcool et des drogues sur les lieux de travail, les exigences mentales et physiques de l'emploi, les horaires et l'organisation du travail, le confort et la sécurité, le bruit, l'éclairage et la pollution.

La Commission des droits de la personne affirme que les tests actuellement disponibles ne permettent de déterminer que l'utilisation, mais pas le degré d'affaiblissement des facultés. Autrement dit, un résultat positif ne signifie pas que la personne soit narcomane ou alcoolique. Si les employeurs rejettent un candidat à cause d'un test positif, celui-ci pourrait déposer une plainte en vertu du code et gagner sa cause.

Le critère qui ressort de la jurisprudence en matière de tests de dépistage, c'est que les tests sont permis seulement s'ils se fondent sur le doute raisonnable que les employés travaillent effectivement avec facultés affaiblies. On ne peut ordonner un test uniquement sur la foi d'un doute ou sur la présomption statistique qu'un certain pourcentage des employés utilise des drogues. Il faut qu'on soupçonne un employé en particulier à cause de faits objectifs dont on peut raisonnablement tirer certaines conclusions.

[Text]

The Chairman of the Canadian Human Rights Commission, Mr. Gordon Fairweather, has gone on public record and advised that there will be many, many employment situations where testing is justified, but has warned the employers that their own moral concern does not constitute one of them.

The ATU is personally tired of hearing gibberish about drug use and drug abuse. We all know that the current government is faring poorly in the polls. This trumped-up war on certain drugs is little more than a shallow distraction from unemployment, high interest rates, slowing economy, negative benefits from the Free Trade Agreement, and poverty.

Mr. Mulroney's "me, tooism" as a subject of the Reagan-Bush drug war is particularly embarrassing, a kind of tub-thumping McCarthyism that Canadian administrations could certainly do without.

The all-party committee of MPs took this position, even though they acknowledged that drug use can result in reduced productivity, increased absenteeism and accident rates. The committee felt that drug testing would be a violation of civil liberties. Legislation was urged to protect Canadian workers. If there is a problem on the job, testing should be done on the job and there should be a chance for rehabilitation, rather than simply preventing someone from getting a job.

The committee urged the federal government to adopt the recommendation immediately and to introduce legislation to limit the controlled mandatory drug screening in the private sector.

A final remark, Mr. Chairman. If the present federal government is so concerned about substance abuse, for example, drug and alcohol, it would be interesting to see what a similar study would show if it were applied to all federal MPs. One has to look no further than recent examples of alcohol abuse of certain federal MPs and some key Cabinet ministers over the past couple of years. Maybe the federal government, if it is serious about the issue, should show leadership and look at prohibiting the use of alcohol during the normal working day. Federal MPs should also have the similar designation as holding "safety-sensitive positions", but for MPs their drug-testing program would be called "intelligent-safety positions". This way the government could credibly speak and lead on the issue.

Frankly, impairment of MPs in the final analysis will be more threatening than supposed alcohol abuse in the transportation industry. If the government is serious in its campaign to root out drug and alcohol abuse, maybe the first place to start would be mandatory drug testing for all federal MPs. Who knows, one may find more drug and alcohol hangovers on Monday in the federal House than any other sensitive workplace.

We certainly believe that mandatory drug testing and alcohol testing is a draconian measure, but what is good for the goose is good for the gander, Mr. Chairman. Thank you.

[Translation]

Le président de la Commission canadienne des droits de la personne, M. Gordon Fairweather, a déclaré publiquement que pour bien des raisons, les tests de dépistage pour employés seraient justifiés, mais que les valeurs morales des employeurs n'en étaient pas une.

Le syndicat en a assez d'entendre toutes ces sottises au sujet de l'utilisation de drogues. Nous savons tous que le gouvernement actuel est en mauvaise posture selon les sondages. Cette pseudo-guerre à certaines drogues se veut simplement une diversion au chômage, aux taux d'intérêt élevés, au ralentissement de l'économie, aux répercussions négatives de l'Accord du libre-échange et à la pauvreté.

M. Mulroney ne veut pas être de reste dans cette guerre menée par Reagan et Bush contre la drogue. C'est particulièrement embarrassant et c'est une démagogie à la McCarthy dont les gouvernements canadiens pourraient certainement se passer.

Le comité des députés de tous les partis a adopté cette attitude, même s'il a reconnu que l'utilisation de drogues pouvait réduire la productivité, augmenter l'absentéisme et le nombre des accidents. Le comité a jugé que les tests de dépistage enfreindraient les libertés publiques. On a préconisé l'adoption d'une loi qui protégerait les travailleurs canadiens. Si un travailleur a des problèmes, que les tests soient faits à ce moment-là et qu'on lui donne la chance de vaincre sa dépendance au lieu de l'empêcher de se trouver un emploi.

Le comité a prié le gouvernement fédéral d'adopter immédiatement la recommandation et de présenter un projet de loi qui contrôlerait les tests de dépistage obligatoires dans l'entreprise privée.

En terminant, monsieur le président, si le gouvernement fédéral actuel s'inquiète tant de la consommation d'alcool et de drogue, pourquoi ne mène-t-il pas une étude semblable pour tous les députés fédéraux? Ces dernières années, il y a eu des cas d'abus d'alcool chez certains députés fédéraux, et même chez certains ministres clés. Si le gouvernement fédéral est vraiment sérieux, il devrait donner l'exemple et songer à interdire la consommation d'alcool pendant les heures de travail normales. Il faudrait déterminer que les députés fédéraux détiennent des «postes reliés à la sécurité», mais pour les députés, ce serait pour des raisons d'intelligence. Ainsi, le gouvernement assurerait sa crédibilité dans le domaine.

En dernière analyse, les facultés affaiblies des députés seront plus risquées pour le pays que le soi-disant abus d'alcool dans l'industrie des transports. Si le gouvernement a sérieusement l'intention de mettre fin à la consommation de drogue et d'alcool, il devrait commencer par imposer des tests obligatoires à tous les députés fédéraux. Qui sait, peut-être y a-t-il plus de gueules de bois le lundi à la Chambre des communes que dans n'importe quel autre bureau où le travail est délicat.

Selon nous, les tests de dépistage obligatoires sont une mesure draconienne, mais il ne peut pas y avoir deux poids, deux mesures, monsieur le président. Je vous remercie.

[Texte]

The Chairman: I want to thank you for paraphrasing in a very succinct fashion your 35 pages. Those last remarks on page 34 are most interesting and highly provocative, obviously.

I am not really getting into the debate, but in terms of your comments about Members of Parliament, we are certainly not sacrosanct, but what is good for the goose is good for the gander. We face our cooking every time at election time.

I hope you would agree that there is a little difference between transposition sensitivity in the transport industry involving the public and Members of Parliament dealing with the public. But anyway, you have made a provocative brief and I want to make sure that the title gets on the record. It is "From Star Wars to Jar Wars; A Tempest in a Test Tube. Mandatory Drug Testing is the McCarthyism of the 1990s".

As a first question, before I throw it to Mr. Kristiansen, I gather that you are absolutely against random, mandatory testing. Are you in favour of any type of testing at all?

Mr. Wally Majesky (Consultant, Amalgamated Transit Union): I think the union is not in favour. I think the reason quite clearly is that as far as this union is concerned, if you can prove there is a problem then you should have a solution. I think the union's position is that there has not been a documented case that members of this union working for Greyhound are in fact in any way an embarrassment or some sort of safety risk, and they are not willing to buy the argument. If you could put the question that these members are somehow hurting the public, then it is worthy of discussion. To say that somewhere there is a problem and no one has documented it. . . The position of the union is that they are not in favour of mandatory drug testing.

• 1545

Secondly, it has been argued that if people have personal problems in the workplace, there are other ways of getting to grips with them. The employee assistance programs in place across this country deal with drug and alcohol abuse, and personal problems in the workplace. Frankly, they are a better vehicle for helping people with problems, provided they are done in the confidential manner. People are not threatened in any way.

So they are not in favour of mandatory drug testing, but there are means of helping people with problems. No one should say people do not have problems.

The Chairman: Are you interested in post-accident testing, or for-cause?

Mr. Majeski: The position of the union is that they are not in favour of mandatory drug testing. I think that is—

The Chairman: I am not talking about mandatory random drug testing, I am talking about after an accident.

Mr. Foster: With respect to post-accident testing, the laws deal with that now and they appear to be sufficient. There is no need for random or mandatory drug testing.

[Traduction]

Le président: Je veux vous remercier d'avoir résumé aussi succinctement vos 35 pages de mémoire. Ces dernières remarques figurent à la page 34, et elles sont évidemment très intéressantes et donnent à penser.

Je ne veux surtout pas me lancer dans le débat, mais il est évident que les députés ne sont pas des saints et qu'il ne doit pas y avoir deux poids, deux mesures. Pour nous, notre sort est remis en question à chaque élection.

Avouez tout de même qu'il y a une légère différence entre la sécurité dans les transports publics et dans les contacts entre députés et population. De toute façon, c'est un mémoire très intéressant, et je tiens à en donner le titre au profit du compte rendu. C'est: «De la guerre des étoiles à la guerre des petits pots: une tempête dans une éprouvette. Les tests de dépistage obligatoires, le McCarthyisme des années 90.»

Je voudrais vous poser une question avant de céder la parole à M. Kristiansen. Je présume que vous vous opposez catégoriquement aux tests obligatoires aléatoires. Êtes-vous favorables à une forme de test quelconque?

M. Wally Majesky (expert-conseil, Syndicat uni du transport): Je crois que le syndicat n'y est pas du tout favorable. Selon le syndicat, si on arrive à prouver qu'il y a un problème, alors on devrait proposer une solution. Comme rien ne semble prouver que les membres du syndicat qui travaillent pour Greyhound posent des risques à la sécurité, on ne voit pas pourquoi on devrait accepter les tests. Si vous arrivez à démontrer que ces membres font du tort à la population, alors on pourra en discuter. Affirmer qu'il y aurait un problème quelque part que personne n'a jamais pu prouver. . . Le syndicat s'oppose aux tests de dépistage obligatoires.

On prétend aussi que si des gens ont des problèmes personnels en milieu de travail, il y a d'autres moyens de les résoudre. Les programmes d'aide aux employés qu'on trouve un peu partout au pays s'occupent des toxicomanes et de ceux qui ont des problèmes personnels. C'est une bien meilleure façon d'aider ceux qui ont des problèmes, pourvu que ce soit fait dans le respect du secret. Les gens ne se sentent alors aucunement menacés.

On s'oppose donc aux tests de dépistage obligatoires, mais il y a d'autres façons d'aider ceux qui ont des problèmes. Il est indéniable que certains en ont.

Le président: Êtes-vous favorables aux tests faits à la suite d'un accident ou pour un motif sérieux?

M. Majeski: Le syndicat s'oppose aux tests de dépistage obligatoires. Je crois que. . .

Le président: Je ne parle plus des tests de dépistage obligatoires qui sont faits au hasard, mais de ceux qu'on fait après un accident.

M. Foster: Pour ce qui est des tests faits à la suite d'un accident, la loi en traite déjà, et cela semble suffisant. Il est inutile d'imposer des tests aléatoires ou d'autres tests obligatoires.

[Text]

Mr. Kristiansen: You highlighted your brief so well that we may have missed a lot in the process.

To go back to the beginning, you maintain—as did the Canadian Labour Congress and certain other representatives—that there was a signed agreement between the government, yourselves, the congress and other unions in the transportation industry, that there would be consultation, and there was prior to the survey going out. Part of that agreement was that you would also be included in chewing over the results of that survey before any further steps were taken. That is the part the Canadian Labour Congress claims was abrogated by the government when the minister came out with this strategy for substance abuse, which in turn was referred by the House to this committee. One of the witnesses this morning said that the government simply lied.

The Chairman: I should not have allowed that and I am sorry I did not—

Mr. Kristiansen: But I am quoting.

The Chairman: You are not allowed to talk about lying in Parliament. I am sorry, I was asleep at the switch this morning. I know the point and I understand what you are saying, but let us not get into that.

Mr. Kristiansen: They are much more diplomatic in their phraseology, and that is refreshing.

Mr. Majeski: We are more experienced. We did not come up here to offend anyone.

The Chairman: You certainly are.

Mr. Kristiansen: You have quite a few statistics in your report that I have not been able to look at carefully. We received your submission just as we sat down to the table. Could you give us something about the safety record within your industry, particularly the Greyhound drivers, because they are the ones of immediate concern.

Mr. Foster: If you look at the records of Greyhound of Canada, Grey Coach—which has the runs north and south of Toronto—and SMT, which operates in Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island, I do not think you will find a single accident where there was a charge of alcohol or drug usage or impairment on the part of any operator.

In one report that the research consultants did with regard to accidents—I cannot recall what it was right now—out of the 80% of people involved in accidents who were tested, none tested positive for alcohol or drug impairment.

Mr. Chairman, as far as we are concerned, our record is impeccable.

Mr. Kristiansen: So you agree with and are even more emphatic than the minister's own strategy paper, which said the transportation industry in Canada is safe, and there is no reason to suspect it is any worse than it would be amongst the general public, and in fact it is probably significantly better.

• 1550

Mr. Foster: I would say it is better.

[Translation]

M. Kristiansen: Vous avez si bien résumé votre mémoire qu'il nous en manque certainement beaucoup.

Pour en revenir au début, vous soutenez—comme l'ont fait le Congrès du travail du Canada et d'autres organismes—que le gouvernement, le congrès, d'autres syndicats du secteur des transports et vous-mêmes avez signé une entente selon laquelle il devait y avoir des consultations. Il y en a effectivement eu avant l'enquête. Cependant, vous deviez discuter des résultats de l'enquête avant qu'on prenne d'autres mesures. Voilà l'étape qu'aurait sautée le gouvernement, selon le Congrès du travail du Canada, quand le ministre a annoncé cette stratégie, dont l'étude a été renvoyée à ce comité-ci de la Chambre. L'un des témoins de ce matin a dit que le gouvernement avait tout simplement menti.

Le président: Je n'aurais pas dû autoriser ces propos; je suis désolé de ne pas avoir. . .

M. Kristiansen: Je ne fais que rapporter les propos de quelqu'un d'autre.

Le président: C'est une expression qui est bannie du vocabulaire parlementaire. Je m'excuse; j'aurais dû intervenir plus rapidement ce matin. Je sais à quoi vous faites allusion, mais je préfère que vous passiez à autre chose.

M. Kristiansen: Disons qu'ils formulent les choses avec plus de diplomatie. Cela fait du bien.

M. Majeski: Nous avons un peu plus d'expérience. Nous ne sommes pas venus ici pour offenser qui que ce soit.

Le président: En effet.

M. Kristiansen: Dans votre rapport, vous citez pas mal de statistiques que je n'ai pas eu le temps d'examiner attentivement. Nous avons reçu votre mémoire en arrivant ici. Pourriez-vous nous dire un mot du nombre d'accidents qu'il y a dans votre industrie, notamment chez les chauffeurs de Greyhound, puisque ce sont eux qui nous intéressent?

M. Foster: Selon les dossiers de Greyhound Canada, de Grey Coach—qui a les trajets au nord et au sud de Toronto—et de SMT, qui exploite les trajets de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard, vous ne trouverez pas un seul accident imputable à la conduite avec facultés affaiblies.

Dans un rapport que des consultants ont préparé sur les accidents—je ne me souviens plus de quoi il s'agit au juste—parmi les 80 p. 100 de chauffeurs qui ont été impliqués dans des accidents et qui ont subi un test, il n'y a eu aucun résultat positif.

Monsieur le président, nous avons un dossier vierge.

M. Kristiansen: Vous réitérez donc, même avec plus d'emphase, ce que déclare le document du ministre, à savoir que les transports au Canada sont très sûrs et qu'on n'a aucune raison de penser que ce pourrait être pire que dans la population en général. En fait, ce serait plutôt nettement mieux.

M. Foster: Je dirais que c'est préférable.

[Texte]

Mr. Randy Graham (President, Business Agent, Amalgamated Transit Union): We did a recent study for Ontario licensing for an air brake endorsement. The whole transportation industry was found safe, but the bus industry was the safest mode of transportation in North America.

Mr. Kristiansen: Does your union also represent drivers on the other side of the border? How many drivers do you represent across the international border?

Mr. Foster: We represent 160,000 members in the United States and Canada, and we also represent major busline carriers in the United States. From what we understand, that legislation down there is still being challenged with regard to mandatory drug testing.

Mr. Kristiansen: You have won some and lost some, I gather.

Mr. Foster: We certainly won a major case, but I understand they are now following other routes to have that implemented.

Mr. Kristiansen: A significant amount of the testimony before the committee has suggested that, in light of the lack of strong evidence of an abuse problem in the Canadian transportation industry, the main force behind this legislation is the demand of the United States that Canadian and European laws should mesh with theirs.

Mr. Foster: We are thoroughly convinced—and it is going to take a lot of talking to convince us otherwise—that the reason the Government of Canada is doing this is to comply with the United States laws that will take effect in January 1992.

It is ridiculous. When the truckers threatened to block the borders, our government sat down with the United States government and something was worked out. I am sure that if the Government of Canada sat down with the United States government, something could be worked out with this as well. I think it is an easy out. It is unjustified. Our members get on these buses every day, every hour of the day, and transport millions of people in all types of weather. It was an insult for the government to implicate us in this program.

Mr. Kristiansen: Do you represent just the drivers?

Mr. Foster: We represent the drivers, maintenance workers, cleaners, everybody.

Mr. Kristiansen: You are aware that the suggestion is that maintenance people in the transportation industry are also going to be classified as safety sensitive.

Mr. Foster: Yes.

Mr. Kristiansen: What kind of performance testing or pre-employment testing are your drivers subjected to?

Mr. Foster: Our drivers are subjected to the testing required by each province. If it is medical testing every two years for licences, then that is what the driver must have.

[Traduction]

M. Randy Graham (président, agent d'affaires, Syndicat uni du transport): Nous avons récemment procédé à une étude en vue de la licence en Ontario de freins pneumatiques. L'ensemble de l'industrie du transport a été jugé sécuritaire, mais l'industrie de l'autobus était le mode de transport le plus sécuritaire d'Amérique du Nord.

M. Kristiansen: Est-ce que votre syndicat représente également les chauffeurs de l'autre côté de la frontière? Combien de chauffeurs représentez-vous de l'autre côté de la frontière internationale?

M. Foster: Nous représentons 160,000 membres aux États-Unis et au Canada et nous représentons également les principales lignes d'autocars aux États-Unis. D'après nos informations, la contestation de la loi concernant le dépistage obligatoire des drogues n'est pas encore terminée dans ce pays.

M. Kristiansen: Vous avez gagné et vous avez perdu dans certains cas, si je ne m'abuse.

M. Foster: Nous avons en tout cas gagné une cause majeure, mais je crois comprendre qu'on utilise maintenant d'autres méthodes pour appliquer cela.

M. Kristiansen: D'après bon nombre de témoignages présentés devant le Comité, étant donné l'absence de preuves convaincantes de problèmes d'abus dans l'industrie canadienne du transport, ce projet de loi est surtout une réaction à une demande des États-Unis, qui souhaitent que les lois canadiennes et européennes s'harmonisent avec les leurs.

M. Foster: Nous sommes pleinement convaincus—et il faudrait beaucoup de temps pour nous faire changer d'idée—que le gouvernement du Canada procède ainsi uniquement pour se conformer aux lois qui entreront en vigueur en janvier 1992 aux États-Unis.

C'est ridicule. Lorsque les camionneurs ont menacé de bloquer les frontières, notre gouvernement a négocié avec le gouvernement américain, et on a trouvé une solution. Je suis certain que si le gouvernement du Canada négociait avec celui des États-Unis, on pourrait trouver une solution dans ce cas-ci également. J'estime que c'est là une solution de facilité qui n'est pas justifiée. Nos membres montent tous les jours dans ces autobus, à toute heure du jour, et transportent des millions de personnes, quel que soit le temps. C'est une insulte de la part du gouvernement que de nous faire participer à ce programme.

M. Kristiansen: Représentez-vous uniquement les chauffeurs?

M. Foster: Nous représentons les chauffeurs, les préposés à l'entretien, les préposés au nettoyage, tout le monde.

M. Kristiansen: Êtes-vous au courant que l'on dit que les préposés à l'entretien de l'industrie du transport seront également considérés comme occupant des postes reliés à la sécurité?

M. Foster: Oui.

M. Kristiansen: À quelle sorte de tests sont soumis vos chauffeurs en ce qui concerne le rendement ou avant l'embauche?

M. Foster: Nos chauffeurs sont soumis aux tests exigés par chaque province. S'il faut un examen médical tous les deux ans pour conserver son permis, le chauffeur doit en passer par là.

[Text]

Mr. Kristiansen: Do you have a regulation to specify the number of hours it is safe to drink before driving? Or is it simply that you shall not be impaired when you report for work?

Mr. Graham: Some organizations deal with this in their collective agreements. I would say that any collective agreement that we are involved in would certainly have provisions for being safe while at work. Nobody is going to say that anybody should have any kind of substance abuse. We are saying that our people do not have that, and we do not believe that there has been anything to show that it exists in our industry.

Mr. Kristiansen: In the absence of evidence, you do not see why you should be subject to it, particularly in light of your excellent safety record.

Mr. Graham: Our industry has proven that we do a good job. Why should we be taken to task and have to prove our innocence?

• 1555

Mr. Kristiansen: If we do move into a testing regime, who should pay for, administer, and conduct the testing, and what kinds of safeguards should be placed on it if it were to go ahead in certain restricted areas?

Mr. Foster: First of all, if it is the will of the government that it is to go ahead, we will certainly still disagree with it and fight it as far as we can, because I am not going to agree that if it is passed we should still do it, because I do not think we should do it.

There are other ways, and the EAPs have proven successful, and that is what we have to promote.

Mr. Kristiansen: There has been a suggestion employers are going to be trained to do some of the work and the testing, which horrifies some of us even if we have to be stuck with that kind of thing.

Mr. Foster: I think the implications of testing are so great that—

Mr. Kristiansen: The other concern has to do with the strategy paper suggestion that the government was somehow going to impose employee assistance programs. Whether it is just that they say they shall be, or employing the guidelines from them—

Mr. Foster: You cannot impose employee assistance programs. It has to be a mutual understanding with the employer and the employee.

Mr. Kristiansen: Or they do not work.

Mr. Foster: That is right.

Mr. Chadwick: You said in your presentation “no convictions of any kind”. Have you any experience with anyone being fired for alcohol or drug abuse?

Mr. Foster: In the United States.

Mr. Chadwick: Very many?

[Translation]

Mr. Kristiansen: Y a-t-il un règlement précisant le nombre d'heures qui doivent s'écouler entre la consommation d'alcool et la conduite? Le règlement stipule-t-il plutôt que vos facultés ne doivent pas être affaiblies lorsque vous vous présentez au travail?

Mr. Graham: Certaines conventions collectives traitent de ce sujet. Je dirais que toute convention collective à laquelle nous sommes parties comporte une disposition concernant la sécurité au travail. Personne ne soutiendra que l'abus de l'alcool et des drogues est permis. Nous disons que ce problème n'existe pas chez nos gens et nous ne croyons pas qu'on ait prouvé l'existence dans notre industrie.

Mr. Kristiansen: En l'absence de preuves, vous ne voyez pas pourquoi vous devriez être soumis à ce programme, particulièrement compte tenu de votre excellente fiche en matière de sécurité.

Mr. Graham: Notre industrie a prouvé que nous faisons du bon travail. Pourquoi nous prendre à partie et nous faire prouver notre innocence?

Mr. Kristiansen: S'il doit y avoir un programme de dépistage, qui devrait payer, administrer et mener les tests, et quelle sorte de garanties devrait-il y avoir si cette mesure était appliquée dans certains domaines restreints?

Mr. Foster: Tout d'abord, si le gouvernement désire aller de l'avant, nous serons certes toujours en désaccord avec cette mesure et nous la combattons dans toute la mesure du possible, et je ne vais pas convenir que si cette mesure est adoptée, nous devrions le faire, car je n'en crois rien.

Il y a d'autres méthodes, et les PAE ont bien fonctionné, et c'est cela qu'il nous faut encourager.

Mr. Kristiansen: On a dit que les employeurs seront formés pour procéder à une partie du travail et des tests, ce qui fait dresser les cheveux sur la tête à certains d'entre nous.

Mr. Foster: J'estime que les répercussions du dépistage sont si considérables que...

Mr. Kristiansen: L'autre préoccupation provient de l'idée avancée dans le document de stratégie, c'est-à-dire que le gouvernement va imposer des programmes d'aide aux employés. Quant à savoir si on dit uniquement qu'ils existeront ou qu'on en utilisera les lignes directrices...

Mr. Foster: On ne peut imposer des programmes d'aide aux employés. Il doit y avoir un accord réciproque entre l'employeur et l'employé.

Mr. Kristiansen: Sans quoi, cela ne fonctionne pas.

Mr. Foster: C'est exact.

Mr. Chadwick: Vous avez dit dans votre exposé: «aucune condamnation que ce soit». Avez-vous eu connaissance que quelqu'un ait été congédié pour abus d'alcool ou de drogue?

Mr. Foster: Aux États-Unis.

Mr. Chadwick: Un grand nombre?

[Texte]

Mr. Foster: I do not know what the numbers are.

Mr. Chadwick: But you have had?

Mr. Foster: Yes, I believe we have had.

Mr. Chadwick: In Canada?

Mr. Foster: No, none that I know of. We are talking about what we classify as the over-the-road industry.

Mr. Chadwick: What do you mean by "over-the-road industry"?

Mr. Foster: It would be Greyhound. It would be the intercity buses like Greyhound, Gray Coach, etc.

Mr. Chadwick: No, I am talking about all the people you represent in ATU.

Mr. Foster: Yes, we have had people charged.

Mr. Chadwick: Do you have any idea how many, approximately?

Mr. Foster: No, I have no idea. The people we have had charged basically work in the urban transit.

Mr. Graham: Do you mean on-the-job convictions?

Mr. Chadwick: In the Amalgamated Transit Union, the people you represent, how many people have you had experience of who were fired for alcohol or drug abuse?

Mr. Foster: I do not have a count. Throughout the whole industry, I think that is almost impossible.

Mr. Chadwick: Have you ever represented any who have been brought up on charges for drinking?

Mr. Foster: I personally have not, no.

Mr. Chadwick: You may not, but has your union?

Mr. Graham: I would say we have brought. . . People maybe with absenteeism problems or anything else—anybody who has a developed EAP certainly would have different problems, as anybody else would in any other industry, and would deal with that. We have an EAP program with our company locally—

Mr. Chadwick: I wonder why you have an EAP program, because you also said the problem is non-existent. If it is non-existent, why would you have instituted EAPs?

Mr. Majesky: An EAP program, ironically, is not a drug and alcohol program exclusively. Employee assistance programs are a broad-brush programs. A lot of people, both in and out of government, do not understand what employee assistance programs are.

Employee assistance programs are to help with every conceivable problem an employee may have, both in the workplace and at home. In some cases it relates to drug and alcohol abuse. In some cases it is personal bankruptcy, marital problems and whatever. People very glibly—not you personally, but people—talk about employee assistance programs as being drug and alcohol. They are not. People who have personal problems sit down mutually with their employer and get referred to all the possible social agencies that can help.

[Traduction]

M. Foster: Je ne connais pas les chiffres.

M. Chadwick: Mais ça s'est produit?

M. Foster: Je crois que oui.

M. Chadwick: Au Canada?

M. Foster: Pas à ma connaissance. Il s'agit de ce que nous appelons l'industrie de la route.

M. Chadwick: Qu'est-ce que vous appelez l'industrie de la route?

M. Foster: Il s'agit de Greyhound. Il s'agit des autocars interurbains comme Greyhound, Gray Coach, etc.

M. Chadwick: Non, je parle de tous ceux que vous représentez au SUT.

M. Foster: Oui, certaines personnes ont été inculpées.

M. Chadwick: Avez-vous une idée du nombre?

M. Foster: Non, je n'en ai aucune idée. Les personnes accusées travaillent surtout dans le transport urbain.

M. Graham: Parlez-vous de condamnations au travail?

M. Chadwick: Au Syndicat uni du transport, les gens que vous représentez, combien de personnes, à votre connaissance, ont été congédiées pour abus d'alcool ou de drogue?

M. Foster: Je n'ai pas le chiffre exact. Je crois qu'il est presque impossible d'obtenir ce chiffre pour l'ensemble de l'industrie.

M. Chadwick: Avez-vous déjà représenté des personnes accusées d'avoir consommé de l'alcool?

M. Foster: Personnellement, non.

M. Chadwick: Peut-être pas vous, mais votre syndicat?

M. Graham: Je dirais que nous avons. . . Des gens qui présentent des problèmes d'absentéisme ou d'autres problèmes—quiconque dispose d'un PAE aurait certes des problèmes différents, comme n'importe qui dans n'importe quelle autre industrie, et nous nous occupons de cela. Nous avons un PAE dans notre entreprise à l'échelle locale. . .

M. Chadwick: Je me demande pourquoi vous avez un PAE, parce que vous avez également dit que le problème n'existe pas. S'il n'existe pas, pourquoi avoir mis en place des PAE?

M. Majesky: Ironiquement, un PAE n'est pas exclusivement un programme de drogue et d'alcool. Les programmes d'aide aux employés sont des programmes généraux. Beaucoup de gens, tant dans l'administration publique qu'à l'extérieur de celle-ci, ne comprennent pas ce que sont les programmes d'aide aux employés.

Les programmes d'aide aux employés visent à aider les employés, quel que soit leur problème, tant au travail qu'au foyer. Dans certains cas, il s'agit d'abus d'alcool et de drogue. Dans d'autres cas, ce sera une faillite personnelle, des problèmes conjugaux, que sais-je. On dit très facilement—pas vous personnellement, mais beaucoup de gens—que les programmes d'aide aux employés portent sur l'alcool et les drogues. Ce n'est pas le cas. Des employés qui connaissent des problèmes personnels consultent leur employeur et sont renvoyés à tous les organismes sociaux susceptibles de leur venir en aide.

[Text]

Some cases are drug and alcohol. Some cases are marital or whatever. Employee assistance programs are there to help people with every conceivable problem both in and out of the workplace, so I think that should be clarified, because it somehow seems that EAP is only there—and at one time that is exactly what it was. It now is a more broad-brush approach vis-à-vis personal problems.

Mr. Chadwick: Mr. Chairman, I still get a hazy answer about anyone they represent having been fired for alcohol or drug abuse. I cannot get that answer.

Mr. Foster: Mr. Chairman, I will give you an answer on it. In regard to the problem we are addressing here, on which the government is going to propose, the answer is, no, we do not have a problem.

Mr. Chadwick: That is not what I asked.

• 1600

Mr. Foster: I do not know what any other part of the industry has to do with this.

Mr. Chadwick: Have they ever had anybody fired for drug or alcohol abuse?

Mr. Foster: We have had people fired for alcohol abuse and we have represented them.

Mr. Chadwick: Do you have any idea of the numbers?

Mr. Foster: We have to represent them under the laws of the land.

Mr. Chadwick: Of course. I am not questioning that. I just want to know if there have been and the numbers.

Mr. Foster: Yes, there have been and we do not have the numbers.

Mr. Chadwick: You do not have the numbers.

The Chairman: This is while they are working?

Mr. Foster: Yes.

Mr. Chadwick: Would we be able to get the numbers?

Mr. Graham: I would not even say on duty. I cannot remember any on-duty driving. Certainly we have had people who have had alcohol problems, the same as any other industry has, and we have had people terminated because of that. I do not know whether that answers your question.

Mr. Chadwick: Why would anybody be fired if he was not on duty?

Mr. Graham: When they are coming to work or there is something seen—

Mr. Chadwick: Well, it is obvious they would be on duty.

Mr. Graham: Everybody who starts work comes through a dispatcher, but because he appears on the job does not mean that he has not had a problem. Certainly that problem is identified. There is a peer group. Nobody allows that to happen.

[Translation]

Parfois, il s'agira de drogue et d'alcool. Parfois, ce sera un problème conjugal, ou que sais-je. Les programmes d'aide aux employés visent à aider des gens à faire face à n'importe quel problème, tant au travail qu'en dehors, et j'estime qu'il faut bien préciser cela, parce qu'on semble penser que les PAE n'existent que pour cela—et autrefois, c'était exactement cela. Maintenant, le programme adopte une démarche élargie à l'égard des problèmes personnels.

M. Chadwick: Monsieur le président, je n'obtiens toujours qu'une réponse vague à la question de savoir s'ils ont représenté des gens congédiés pour avoir abusé de l'alcool ou de la drogue. Je ne peux obtenir cette réponse.

M. Foster: Monsieur le président, je vous répondrai. En ce qui concerne le problème que nous étudions ici, le problème à l'égard duquel le gouvernement va proposer des mesures, la réponse est non, nous n'avons pas de problème.

M. Chadwick: Ce n'est pas ce que j'ai demandé.

M. Foster: Je ne sais pas ce que toute autre partie de l'industrie vient faire ici.

M. Chadwick: Est-ce que quelqu'un a déjà été congédié pour abus de drogue ou d'alcool?

M. Foster: Certains de nos membres ont été congédiés pour abus d'alcool, et nous les avons représentés.

M. Chadwick: Avez-vous une idée du nombre?

M. Foster: La loi nous oblige à les représenter.

M. Chadwick: Naturellement. Je ne mets pas cela en doute. Je voulais tout simplement savoir s'il y a eu des cas, et combien.

M. Foster: Oui, il y a eu des cas, mais nous n'avons pas les chiffres.

M. Chadwick: Vous n'avez pas les chiffres.

Le président: Il s'agit d'incidents qui se sont produits au travail?

M. Foster: Oui.

M. Chadwick: Nous serait-il possible de connaître le chiffre?

M. Graham: Je ne dirais pas en service. Je ne peux me souvenir de cas où l'employé était au volant. Il est vrai que nous avons eu des cas de problèmes d'alcool, comme dans toute autre industrie, et que certaines personnes ont été congédiées pour cette raison. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

M. Chadwick: Pourquoi congédier quelqu'un s'il n'était pas en service?

M. Graham: Lorsqu'ils se présentent au travail ou qu'on constate quelque chose. . .

M. Chadwick: Eh bien, il est évident qu'ils seraient en service.

M. Graham: Chaque employé qui se présente au travail passe par le répartiteur, mais le fait qu'il se présente au travail ne signifie pas qu'il n'a pas de problème. On reconnaît le problème. Il y a un groupe de pairs. Personne ne permet que cela se produise.

[Texte]

Mr. Chadwick: You said testing can be used by design or accident. I would like to know what you mean. Do you think there are some vindictive people out there trying to get people fired?

Mr. Majesky: It is a very arbitrary process and we do not honestly believe you cannot use this in some way to victimize them. We do not think it is a very fair, a very democratic process, and so consequently we are against it. It can be used in some—

Mr. Chadwick: You just think that.

Mr. Majesky: Do I think that?

Mr. Chadwick: You just said that you think that.

Mr. Majesky: If we had two days we might come back with some documented evidence, naming both the employer and the employee. Maybe at some future date we will come back with some documentation that clearly substantiates that statement. We had only 10 minutes and a 35-page brief. We did not think you wanted a kind of overall view, but I think we could come back and substantiate our claim very substantially, naming people and places.

Mr. Chadwick: You also said that legislation is urged to protect the individual worker. Do you not think there should be some legislation to protect the travelling public?

Mr. Foster: From what?

Mr. Chadwick: From what we are trying to deal with here.

Mr. Foster: I do not know really what you are trying to deal with. You are trying to impose something on an industry where there is not a problem. I will just quote the question that I posed to Mr. Baker during the committee hearings we were having. I said to Mr. Baker, "Why are you doing this? Is there a problem of drug and alcohol abuse in the industry?" Mr. Baker said, "No, there is not". I said, "Then why are you doing it? There is not a problem in this industry".

Mr. Chadwick: So you go on record to say there is not a problem in your industry.

Mr. Foster: Yes, I do.

Mr. Chadwick: You also say somewhere in here that somebody else in the transportation field—I may be quoting out of context—may have a problem, but you specifically do not have a problem. I find it odd to say that.

Mr. Majesky: First of all, that is not what they said.

Mr. Chadwick: It is here in the—

Mr. Majesky: The analogy might have been there, but they were not pointing the finger at other people in the industry. They are just saying that their particular thing is not quite the same as a transport driver's. But the ATU is not saying we are holier than thou and the rest of the people are the bad people. That is not exactly what this brief says in any shape or form.

Mr. Fontana: Mr. Foster, just towards the end of your verbal submission you indicated something about changes in legislation. If I heard you correctly, you indicated probably that the existing legislation on the books is either adequate or

[Traduction]

M. Chadwick: Vous avez dit que le dépistage peut être utilisé à dessein ou par accident. J'aimerais savoir ce que vous voulez dire. Estimez-vous qu'il y a des personnes vindicatives qui tentent de faire congédier des gens?

M. Majesky: C'est un mécanisme très arbitraire, et nous ne croyons pas qu'il soit impossible de l'utiliser pour nuire à quelqu'un. Nous ne croyons pas que ce mécanisme soit très équitable et très démocratique, et c'est pourquoi nous sommes contre. Il peut être utilisé dans certains. . .

M. Chadwick: Vous croyez cela.

M. Majesky: Je crois quoi?

M. Chadwick: Vous venez de dire que vous croyez cela.

M. Majesky: Si nous avions deux jours, nous pourrions revenir avec des preuves documentaires, les noms de l'employeur et de l'employé. Peut-être plus tard pourrions-nous présenter des documents qui appuient clairement cette déclaration. Nous n'avions que 10 minutes et un mémoire de 35 pages. Nous ne pensions pas que vous vouliez une vue globale, mais je crois que nous pourrions revenir et appuyer substantiellement ce que nous disons, en nommant des gens et des lieux.

M. Chadwick: Vous avez également dit qu'on réclame une loi pour protéger chaque travailleur. Ne croyez-vous pas qu'il devrait y avoir une loi pour protéger le public voyageur?

M. Foster: Et contre quoi?

M. Chadwick: Contre le problème qui nous occupe ici.

M. Foster: Je ne sais pas vraiment quel est le problème qui vous occupe ici. Vous tentez d'imposer quelque chose à une industrie alors qu'il n'y a aucun problème. Permettez-moi de citer la question que j'ai posée à M. Baker au cours des audiences du comité. J'ai dit à M. Baker: «Pourquoi faites-vous cela? Y a-t-il un problème d'abus de drogue et d'alcool dans l'industrie?» M. Baker a répondu: «Non, il n'y en a pas.» J'ai dit: «Alors, pourquoi le faites-vous? Il n'y a pas de problème dans cette industrie.»

M. Chadwick: Vous dites donc officiellement qu'il n'y a pas de problème dans votre industrie.

M. Foster: Oui, je le dis.

M. Chadwick: Vous dites également quelque part ici que quelqu'un d'autre dans le domaine des transports—je vous cite peut-être hors contexte—pourrait bien avoir un problème, mais que dans votre cas précis, il n'y en a pas. Je trouve étrange que vous disiez cela.

M. Majesky: Tout d'abord, ce n'est pas ce qu'ils ont dit.

M. Chadwick: C'est ici, dans. . .

M. Majesky: Il y a peut-être une comparaison, mais nous n'accusons personne d'autre dans l'industrie. Nous disons tout simplement que leur cas n'est pas tout à fait le même que celui des chauffeurs d'autobus. Le SUT ne se prétend pas au-dessus de tout soupçon, à la différence des autres. Ce n'est pas précisément ce que dit le mémoire.

M. Fontana: Monsieur Foster, vers la fin de votre exposé, vous avez parlé de modification de la loi. Si j'ai bien compris, vous avez dit ou bien que la loi actuelle est probablement suffisante, ou bien qu'elle devrait être modifiée

[Text]

in fact should be changed because it is too restrictive. I wonder if you can clarify that for me. I am sorry, I did not pick that up anywhere in your brief. I have been looking. But you verbally said it before you got into the part about MPs, how they should be controlled, all that sort of stuff. It was about the existing legislation, not the new, if any, proposed legislation.

• 1605

Mr. Foster: Is that the one with the all-party committee of MPs?

Mr. Fontana: No, I have that part. I think you made a reference to existing legislation and to the fact that it was either adequate or in fact it may have been already too restrictive.

Mr. Foster: That was when the question was about the post-accident testing.

Mr. Fontana: No, it was during your submission. I am sorry, I wrote it down but I do not know where it came from.

I find this rather peculiar. The witnesses thus far today, and you also, have indicated that in trying to design legislation one would need to find out whether or not there was a need for legislation or changes to existing legislation to improve the situation.

The surveys apparently do not indicate that there is a problem whatsoever, that the travelling public really does not need to be alarmed about the abuse of alcohol or drugs in the workplace, that the workers in the transportation industry are very much responsible. You indicated that perhaps this is being done for political reasons, because there is no documentation that would indicate there is a problem in this area.

I would just like to ask you to expand on that, because I am having some difficulty. If there is no problem in the industry, if the minister believes there may be, and if the public wants to be convinced that there is not, then why go through this exercise?

Would you suggest other ways of being able to instill public confidence in the whole transportation industry? What would it take in order to achieve the desired results without imposing some more restrictive legislation that would impede the rights of individuals and essentially not solve the problems that may not exist anyway?

Mr. Foster: About the only way I could really answer that would be to say that first of all, the minister himself stated that there was not a problem. If you look at all the results of Canadian Facts and everybody else who did the research with regard to the so-called problem in this area, there is nothing in there that would indicate to us, or would indicate to anybody who can sort out the figures they have, that there is a problem.

I only speak on behalf of our industry; I cannot speak on trucking, rail or anything else. I am talking about our particular industry, the busing industry. We have not heard, and I do not know of any MP or any city councillor or anyone else who has heard, that there is a problem with our drivers out there on the road being impaired by either drugs or alcohol.

[Translation]

parce qu'elle est trop sévère. Je me demande si vous pouvez préciser cela. Je m'excuse, je ne retrouve pas cela dans votre mémoire. J'ai cherché. Mais vous l'avez dit oralement, avant de parler des députés, de la façon dont ils devraient être contrôlés, tout cela. Il s'agissait de la loi existante, non pas du projet de loi, le cas échéant.

M. Foster: S'agit-il du comité de députés regroupant tous les partis?

M. Fontana: Non, j'ai retrouvé cette partie. Je crois que vous avez parlé de la loi actuelle et que vous avez dit qu'elle était ou bien suffisante, ou bien peut-être déjà trop restrictive.

M. Foster: Il s'agissait des tests après un accident.

M. Fontana: Non, c'était pendant votre exposé. Je m'excuse, j'ai noté cela, mais je ne sais pas d'où cela vient.

Je trouve ceci assez étrange. Les témoins que nous avons entendus jusqu'ici aujourd'hui, de même que vous, ont déclaré que si l'on veut rédiger un projet de loi, il faut d'abord découvrir s'il est nécessaire d'adopter une loi ou de modifier la loi existante pour améliorer la situation.

Les enquêtes ne semblent pas indiquer le moindre problème et semblent révéler que le public voyageur n'a aucune raison de s'inquiéter de l'abus de l'alcool ou des drogues au travail, que les travailleurs de l'industrie du transport sont très responsables. Vous avez dit qu'on fait peut-être cela pour des raisons politiques, car rien n'indique l'existence d'un problème dans ce domaine.

Je vous demanderais de développer ce point, car j'éprouve certaines difficultés. S'il n'y a aucun problème dans l'industrie, si le ministre croit qu'il pourrait y en avoir un et si le public désire être convaincu qu'il n'y en a pas, alors pourquoi se livrer à cet exercice?

Pourriez-vous recommander d'autres façons de donner confiance au public en l'ensemble de l'industrie du transport? Que faudrait-il faire pour obtenir les résultats souhaités sans imposer une mesure législative plus restrictive susceptible d'empiéter sur les droits des particuliers sans vraiment résoudre des problèmes qui n'existent peut-être pas de toute façon?

M. Foster: La seule réponse que je pourrais donner à cela serait de dire tout d'abord que le ministre lui-même a déclaré qu'il n'y a pas de problème. L'étude des résultats de Réalité canadienne et de toutes les autres recherches portant sur le présumé problème dans ce domaine ne révèle rien qui puisse nous indiquer, à nous ou à quiconque peut comprendre les chiffres présentés, qu'il y a un problème.

Je parle uniquement au nom de notre industrie; je ne peux parler pour le camionnage, le transport ferroviaire, ou quoi que ce soit d'autre. Je parle de notre industrie à nous, l'industrie des autobus. Nous n'avons pas entendu dire et je ne crois pas qu'aucun député ou échevin, ou qui que ce soit d'autre, ait entendu dire qu'il existe un problème du fait que nos chauffeurs sont sur la route alors que leurs facultés sont affaiblies par la drogue ou l'alcool.

[Texte]

Mr. Fontana: In your brief on page 3 you talk about the Addiction Research Foundation as well as the Canadian Centre for Occupational Health and Safety. They seem to agree that with an employment-related drug screening... in fact they may have some documentation that may point to a problem. You talk about it in your brief, yet it is not attached anywhere in your brief to give us some information that everybody seems to be seeking in order to decide whether or not we really need to have additional legislation to protect the public.

Can you comment on the Addiction Research Foundation task force report?

Mr. Majesky: I guess the ATU's position is fairly obvious. The ATU can only defend the union and the employees they represent. They are very clearly saying that when it comes to the industry and our members, it is not a problem.

We are not saying that there may not be some problems in other places, but we are not here speaking on society. We are here speaking on behalf of the industry and the members we represent. We are not taking a broad-brushed approach. Even if ARF and Occupational Health and Safety say there is a problem, the union still is not in favour of mandatory drug testing. That is—

• 1610

Mr. Fontana: Excuse me, sir. The Addiction Research Foundation specifically says in its conclusions that the transportation industry bears an immense responsibility for public safety, and many of the employees work without close supervision, a fact which is linked to substance use on the job. You indicate that you do not have any information, at least within your sector.

Mr. Majesky: Exactly.

Mr. Fontana: But surely you may have looked at that report, because you are concerned. Where are all these misconceptions coming from? As legislators, we would like to know why the minister wants to introduce legislation even though he has admitted there is no problem? Everybody thus far today, in talking to this committee, says there is no problem. The public may or may not feel there is a problem. You have provided some information, but what other documentation do you know of or can you get so that this committee can essentially say to the government that there is no reason for additional legislation, the public need not be afraid, and that in fact safety is there and the employers and employees are working well? We need some information too, because right now we are all reacting to a perception.

Mr. Foster: Again, we have looked at the reports. If you ask if we have done any particular research with regard to this particular problem, no, we have not. We base our information and our statements on our safety record, which shows that there is not a problem of alcohol or drug abuse in our industry. That is the only thing we can go on.

[Traduction]

M. Fontana: À la page 3 de votre mémoire, vous parlez de la Fondation de la recherche sur la toxicomanie, de même que du Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail. Ces organismes semblent accepter qu'avec un programme de dépistage lié à l'emploi... en fait, ils ont peut-être certains documents qui indiqueraient l'existence d'un problème. Vous en parlez dans votre mémoire; pourtant, vous n'avez pas joint cette documentation à votre mémoire pour nous donner certains renseignements que tout le monde semble rechercher pour décider si, oui ou non, il nous faut vraiment une loi supplémentaire pour protéger le public.

Pouvez-vous parler du rapport du groupe de travail de la Fondation de la recherche sur la toxicomanie?

M. Majesky: Je crois que la position du SUT est assez évidente. Le SUT peut uniquement défendre le syndicat et les employés qu'il représente. On dit très clairement que dans le cas de l'industrie et de nos membres, il n'y a pas de problème.

Nous ne disons pas qu'il est impossible qu'il existe des problèmes ailleurs, mais ce n'est pas de l'ensemble de la société que nous parlons ici. Nous parlons au nom de l'industrie et des membres que nous représentons. Nous n'adoptons pas une démarche globale. Même si la fondation et le Centre d'hygiène et de sécurité au travail disent qu'il y a un problème, le syndicat n'est toujours pas en faveur des tests de dépistage obligatoires. C'est...

M. Fontana: Excusez-moi, monsieur. La Fondation de la recherche sur la toxicomanie déclare expressément dans ses conclusions que l'industrie du transport porte une énorme responsabilité à l'égard de la sécurité du public et que bon nombre des employés ne travaillent pas sous une étroite surveillance, à cause de l'usage de l'alcool et des drogues au travail. Vous dites que vous n'avez aucun renseignement à cet égard, au moins dans votre secteur.

M. Majesky: Exactement.

M. Fontana: Mais vous avez certainement vu ce rapport, parce qu'il vous concerne. D'où proviennent toutes ces idées fausses? Nous qui sommes des législateurs, nous aimerions savoir pourquoi le ministre désire déposer des mesures législatives, même s'il a avoué qu'il n'y a pas de problème? Jusqu'ici aujourd'hui, tous ceux qui ont parlé au comité déclarent qu'il n'y a pas de problème. Quant au public, il estime peut-être qu'il y a un problème. Vous nous avez fourni certains renseignements, mais quels autres documents connaissez-vous ou pouvez-vous obtenir, qui puissent permettre au comité de dire au gouvernement qu'il n'y a aucun motif d'adopter des lois supplémentaires, que le public n'a aucun motif de crainte et qu'en fait la sécurité existe et que les employeurs et les employés travaillent bien? Il nous faut des informations, à nous aussi, car pour le moment nous ne faisons que réagir à une perception.

M. Foster: Encore une fois, nous avons vu les rapports. Si vous nous demandez si nous avons procédé à des recherches en ce qui concerne ce problème, la réponse est non. Nous fondons nos informations et nos déclarations sur notre dossier de sécurité, qui montre qu'il n'y a pas de problème d'abus d'alcool ou des drogues dans notre industrie. C'est notre seule source d'information.

[Text]

Mr. Fontana: That is a commendable record, and you have indicated that you gave that record to Mr. Baker at Transport Canada who was doing this particular survey.

Mr. Foster: No, I did not say I gave him that record.

Mr. Fontana: You gave him the information.

Mr. Foster: I asked him to question if there was a problem.

Mr. Majesky: With great respect, you are asking us for a political answer. The ATU—

Mr. Fontana: No.

Mr. Majesky: I am not being facetious. The ATU can only speak about their industry, and in fact they may even speak about members who are not under federal jurisdiction. So it is not a problem federally. The person on the far left happens to head the transport stuff in this city. It is not a problem for his membership. I come from Metropolitan Toronto, and it employs 8,000 people. It is not perceived to be a problem with drivers. That is all this brief can speak about, and we cannot be presumptuous and speak on anyone else's behalf. It would be unfair for us. You guys are going to have to listen for 10 days and find out that everyone says it is not problem, and as a committee you are ultimately going to have to come up with a political answer.

The Chairman: Thank you, Mr. Fontana. I think you have explored that point pretty fully and have the full basic answer.

Mr. Schneider: I was at the bus depot in Regina on Sunday, and a fellow extended his hand to me and asked if I was Larry Schneider. I said I was, and he told me I was doing a good job, to hang in there and keep right on doing it. That was great. Then I came to Ottawa on Tuesday and found out that we are a bunch of schmucks, and we are not doing a good job at all. I am not too sure what to make out of this week, Mr. Chairman. It is not easy with mixed messages.

The very first comment I have is that after glancing through the report I cannot help but think that you must have had some fun preparing this brief.

Mr. Majesky: As someone who helped prepare the brief, there is always a little pain and sorrow and fun on any brief, depending upon which part of the brief. In substance, the brief is very serious. It may be a little bit fatuous and sarcastic, but in essence 85% of the brief is a very substantial brief with very substantial information, and some of it is to perk up one's ears. One should not discount this brief on the last page on the federal MPs. That was only put in there to perk people up. The basis of this brief is a very serious, documented brief.

Mr. Schneider: I respect that and agree with you, but the point I am trying to make is that as a constructive suggestion, if you have some valued information to convey to people who you are expecting to listen, I would suggest you get rid of the frivolity and the large leaps in logic, like saying that free trade and drug testing are related.

[Translation]

Mr. Fontana: C'est une évaluation enviable et vous avez dit que vous avez remis cette évaluation à M. Baker, de Transport Canada, qui procédait à cette enquête.

Mr. Foster: Non, je n'ai pas dit que je lui avais remis cette évaluation.

Mr. Fontana: Vous lui avez donné l'information.

Mr. Foster: Je lui ai dit de poser des questions s'il y avait un problème.

Mr. Majesky: Malgré tout le respect que je vous dois, vous nous demandez une réponse politique. Le SUT. . .

Mr. Fontana: Non.

Mr. Majesky: Je ne blague pas. Le SUT ne peut parler que de sa propre industrie et peut même représenter des membres qui ne relèvent pas de la compétence fédérale. Il n'y a donc pas de problème au palier fédéral. La personne à l'extrême gauche dirige le transport dans cette ville. Ce n'est pas un problème pour ses membres. Quant à moi, je viens de l'agglomération de Toronto, qui emploie 8,000 personnes. On n'a constaté aucun problème en ce qui concerne les chauffeurs. C'est la seule chose que peut dire ce mémoire, et nous ne pouvons nous arroger le droit de parler au nom de quelqu'un d'autre. Cela ne serait pas juste pour nous. Vous allez devoir écouter pendant dix jours et constater que tout le monde déclare qu'il n'y a pas de problème, et votre comité devra en fin de compte trouver une réponse politique.

Le président: Merci, monsieur Fontana. Je crois que vous avez étudié ce point en profondeur et que vous avez l'essentiel de la réponse.

Mr. Schneider: J'étais à la gare d'autobus de Régina dimanche, et un type m'a donné la main en me demandant si j'étais Larry Schneider. Je lui ai dit que oui, et il m'a dit que je faisais du bon travail, et que je devais continuer. C'était formidable. Puis je suis arrivé à Ottawa mardi et j'ai découvert que nous sommes une bande d'idiot, que nous ne faisons pas du tout du bon travail. Je ne sais pas trop ce que je dois conclure de cette semaine, monsieur le président. Ce n'est pas facile quand on reçoit des messages contradictoires.

Je dois dire d'abord qu'après avoir jeté un coup d'oeil au rapport, je ne peux m'empêcher de penser que vous avez dû bien vous amuser en le préparant.

Mr. Majesky: J'ai moi-même travaillé à la préparation du mémoire; il y a toujours un peu de douleur, de tristesse et de plaisir dans n'importe quel mémoire, selon la partie dont il s'agit. En substance, le mémoire est très sérieux. Il est peut-être un peu sarcastique, mais pour 85 p. 100, il est valable, et présente des données substantielles, et le reste n'a pour but que d'attirer l'attention. Il ne faudrait pas faire fi de ce mémoire tout simplement en raison de la dernière page qui traite des députés fédéraux. Cela vise uniquement à attirer l'attention. Essentiellement, il s'agit d'un mémoire très sérieux et bien documenté.

Mr. Schneider: Je respecte cela et je suis d'accord avec vous, mais je vous dis, à titre constructif, que si vous avez des renseignements précieux à communiquer à des gens dont vous voulez conserver l'attention, vous auriez intérêt à vous débarrasser de la frivolité et à ne pas sauter aux conclusions, par exemple, dire que le libre-échange et le dépistage des drogues sont reliés.

[Texte]

Mr. Majesky: Point well taken, and we respect the comments on that.

Mr. Schneider: I can assure you that I would prefer to have nothing to do with this legislation at all, because I need another set of laws and another set of debates in the House of Commons like I need another hole in the head.

• 1615

There is some pretty important information contained in the brief. Essentially we are here to try to be convinced—not to try to be convinced as though it is a challenge, but to understand the problems affecting the industry, if in fact they are any, to get a definition of “problem”, and to try to determine whether or not government legislators should be deemed by the public to be proactive rather than reactive. That is the dilemma we are caught in. I am one who was not particularly enamoured with seat belt legislation because I found that to be an infringement on my rights. As you make reference to McCarthyism, would you regard compulsory seat belt legislation as active McCarthyism, as an example?

Mr. Graham: Personally?

Mr. Schneider: We all personally have our biases.

Mr. Majeski: It all depends on one's opinion on this.

Mr. Schneider: Search us at the airport prior to boarding an aircraft.

Mr. Majeski: I think the word in there was probably put in liberally by the author. It may not be totally representative of the organization, but you are looking at the author. There is a little bit of colourful language, but I do not think the language should detract from the contents of the brief.

Mr. Schneider: All right, I guess we have both had enough of that, out of the interest of time and being progressive on this one matter.

Gentlemen, you indicate that the Transport Canada survey was something you disagree with. Do you not think it was factual, actual?

Mr. Foster: That is right. I certainly do not agree with the way it was done and the input we had into that particular survey.

Mr. Schneider: I know nothing about the survey other than the statistics I read, so take this next question essentially for what it is worth. There is nothing clandestine about the question. I am just trying to understand your acceptance of the study. Do you think it is 50% accurate in the figures they showed, 10% accurate or not accurate at all? Do you totally reject the thing?

Mr. Foster: I totally reject the report that the group did with regard to our industry—the Canadian Facts.

Mr. Schneider: When you say “our” industry, you are talking about buses.

Mr. Foster: The bus industry, yes. Bus drivers were telephoned. They were not confronted by anybody in the Canadian Facts organization. They were telephoned. Canadian Facts was issued names, phone numbers and

[Traduction]

M. Majesky: Vous avez tout à fait raison.

M. Schneider: Je peux vous assurer que je préférerais de beaucoup ne pas toucher à cette mesure législative, car je n'ai vraiment aucun usage d'un nouvel ensemble de lois et d'un nouvel ensemble de débats à la Chambre des communes.

Le mémoire contient des données assez importantes. Essentiellement, le but de notre présence ici, c'est de comprendre les problèmes qui touchent l'industrie, s'il y en a, d'obtenir une définition du «problème» et de tenter d'établir si les législateurs devraient être aux yeux du public proactifs plutôt que réactifs. C'est le dilemme auquel nous faisons face. Pour ce qui me concerne, je n'ai pas particulièrement aimé la loi sur les ceintures de sécurité, car j'y voyais un empiètement sur mes droits. Vous parlez de McCarthyisme, est-ce que vous considérez que la loi obligeant au port de la ceinture de la sécurité constitue un exemple de McCarthyisme actif?

M. Graham: Personnellement?

M. Schneider: Nous avons tous nos préjugés personnels.

M. Majeski: Cela dépend de nos opinions personnelles.

M. Schneider: La fouille à l'aéroport avant de s'embarquer.

M. Majeski: Je pense que l'auteur a utilisé ce mot assez généreusement. Il ne représente peut-être pas entièrement l'avis de l'organisme, mais il s'agit de l'auteur. Le style est un peu coloré, mais je ne crois pas que le style doive empêcher de tenir compte du fond.

M. Schneider: Bon, je pense que cela suffit; le temps nous manque, soyons progressifs sur cette question.

Messieurs, vous vous déclarez en désaccord avec l'enquête de Transports Canada. Estimez-vous que les résultats ne sont ni exacts ni conformes aux faits?

M. Foster: C'est bien cela. Je ne suis pas du tout d'accord avec la façon dont l'enquête a été réalisée et avec la contribution que nous avons pu y faire.

M. Schneider: J'ignore tout de cette enquête sauf les statistiques que j'ai lues; c'est pourquoi je vous demanderai de ne pas voir d'intention cachée dans la question suivante. J'essaie tout simplement de comprendre votre réaction devant cette étude. Croyez-vous que les chiffres soient exacts à 50 p. 100, à 10 p. 100 ou totalement inexacts? Est-ce que vous la rejetez entièrement?

M. Foster: Je rejette totalement le rapport du groupe en ce qui concerne notre industrie—Réalités canadiennes.

M. Schneider: Quand vous parlez de «notre» industrie, vous parlez des autobus.

M. Foster: L'industrie des autobus, oui. Les chauffeurs d'autobus ont répondu par téléphone. Ils n'ont rencontré personne de l'organisation de Réalités canadiennes. On leur a téléphoné. Les entreprises qui devaient faire l'objet de

[Text]

addresses by the companies that were going to be surveyed. I might add that we objected simply because we felt it was another invasion of privacy to give a research group the phone numbers, names and addresses of our members. That is how it was done. Our people were never confronted by anyone to whom they were talking. They were all contacted by telephone.

Mr. Schneider: I am rather intrigued by that process myself. On the other hand, if somebody calls me up and asks me if I drink while I am working, that is my own business.

Mr. Graham: When the poll was decided and the decisions came on, there was no consultation to the questions that would be asked or the discussion that would be there. We had no idea and we in fact believe that some of the questions were leading and could have been taken in opportune ways. I think that was part of the discussion. From that point on we seemed to have no input in the committee or into anything else to do with it. We were told after the fact what was happening.

Mr. Schneider: Did a significant—and I will let you interpret what “significant” is—number of your membership object to this process?

Mr. Foster: Yes.

Mr. Schneider: Does the Department of Transport have that by way of formal complaint?

Mr. Foster: Yes, they do. They have in their report the number of phone calls they made and the number refused with no comment. The number of calls made, those contacted, the answers, etc., is in their reports.

Mr. Schneider: I asked this question this morning. Do you have any sympathy at all with the task of random, with apparent cause, drug testing or substance abuse testing?

Mr. Majeski: I am not quite sure what you mean. For my sake, what is random with cause?

Mr. Schneider: It is the impression that employees will be quite well aware that this is going to be a practice, that tests will be conducted and that these tests will be conducted without any warning by someone yet to be determined, if in the opinion of that individual there was some belief that you were experiencing the effects of having consumed a substance. By the way, I am not saying that I support this.

• 1620

Mr. Majeski: In our brief there are some fundamental things that are a problem. If I work somewhere and on Saturday have had two beers—which does not make me either an alcoholic or a drug abuser—there is the whole question of testing procedures. On a Saturday or a Sunday I had a glass of wine or two, and then by Monday, because of a testing process, something shows up. So there is an aspect of this whole question of testing when I may on my own

[Translation]

l'enquête ont communiqué à Réalités canadiennes des noms, des numéros de téléphone et des adresses. J'ajouterai que nous nous y sommes opposés tout simplement parce que nous estimions que le fait de donner à un groupe de recherche les numéros de téléphone, les noms et les adresses de nos membres constituait une autre atteinte à la vie privée. C'est ainsi qu'on a procédé. Nos membres n'ont jamais vu à qui ils parlaient. Tout s'est fait par téléphone.

M. Schneider: Cette démarche m'intrigue moi-même. D'autre part, si on me téléphone pour me demander si je bois au travail, cela ne regarde que moi.

M. Graham: Lorsqu'on a décidé du sondage et qu'on a pris les décisions, il n'y a eu aucune consultation sur les questions qui seraient posées ni sur la discussion. Nous n'avions aucune idée et nous estimons en fait que certaines des questions étaient biaisées et pouvaient suggérer des réponses. Je crois que cela faisait partie de la discussion. À partir de ce moment, nous n'avons, semble-t-il, rien pu apporter au comité; nous n'avons eu absolument rien à faire avec lui. On nous a dit après coup ce qui se passait.

M. Schneider: Est-ce qu'un nombre important—et je vous laisse le soin de préciser le sens du mot «important»—de vos membres s'opposent à cette démarche?

M. Foster: Oui.

M. Schneider: Est-ce que le ministère des Transports a reçu une plainte officielle à cet égard?

M. Foster: Oui. Le ministère a dans ses dossiers le nombre d'appels téléphoniques faits et le nombre de ceux qui ont refusé de donner une réponse, sans commentaires. Les rapports contiennent le nombre d'appels, les personnes rejointes, les réponses, etc.

M. Schneider: J'ai posé cette question ce matin. Seriez-vous favorable à un dépistage aléatoire de l'alcoolisme ou de la toxicomanie, fondé sur un motif valable?

M. Majeski: Je ne sais pas très bien ce que vous voulez dire. Pourriez-vous m'expliquer ce que signifie un dépistage aléatoire pour motif valable?

M. Schneider: Les employés sauraient qu'il y aurait des tests, sans avertissement par quelqu'un qui reste à déterminer, si de l'avis de cette personne il y avait des motifs de croire que vous subissez les effets de la consommation d'alcool ou de drogue. En passant, je ne me déclare pas en faveur de cette méthode.

M. Majeski: Notre mémoire mentionne certaines choses fondamentales qui font problème. Si je travaille quelque part et si j'ai pris deux bières le samedi—ce qui ne fait pas de moi un alcoolique ni un consommateur abusif d'alcool—il y a toute la question des tests. Samedi ou dimanche, j'ai pris un ou deux verres de vin, puis le lundi, à cause du test, on décèle quelque chose. Il y a donc un aspect de toute cette question du dépistage où je pourrais de mon propre gré,

[Texte]

volition, and you may or anyone else may, do that. So a whole bunch of areas have to be looked at in terms of my happening to have had a drink on Saturday with my family and someone arbitrarily puts me through a random test—which only shows, by the way, that I may have consumed a bottle of beer or something, which does not make either one of us. . .

In the brief there are a serious bunch of problems that have to be addressed that, because I did something like that, come Monday I cannot function in some capacity. So to do that you are infringing upon one's rights. I am sure that all of us can do this and then start Monday and say that we are as clean as a whistle. We raise that in the brief. So the brief is pretty extensive about with cause and whatever.

Mr. Graham: I believe that any employer today still has that opportunity, and we are talking about what is cause, whether it is drug testing or not. If you believe that one of your employees is coming to work under the influence of anything else, certainly you have that obligation at that time. So it is done anyway. I do not think there is a need for legislation on that.

The Chairman: These witnesses have to catch a plane. We have two other witnesses. I am in your hands. They came first, before you came in the room, so they could catch a plane, but perhaps you can come with something new that has not been touched already.

Mr. Fisher (Saskatoon—Dundurn): I am not sure, Mr. Chairman. I have just come in for this particular session because someone else is not here.

I would like to say—and I certainly do hope that I am not repeating something that has been said many times before, or maybe it bears repeating—that I agree with you. As someone who has worked in a mine and been responsible for taking men and material in and out of the mine, similar to someone driving a bus, with responsibility for life, I would suggest to you that those of us who work alone, unsupervised, are extremely responsible and extremely sensitive to the issue. The last thing I am sure you would want. . . the last thing I ever wanted was for anyone to smell alcohol on my breath.

I would disagree with the Addiction Research Foundation, and with all due respect to the Canadian Centre for Occupation Health and Safety—God love them—I think they are wrong on this one.

There is the whole matter, as pointed out by the United States Center for Disease Control, that the tests are so unreliable. There are not reliable tests for these things anyway, and the whole idea of testing in the first place as it is proposed here is, I think, a violation of rights. The fact that they are so unreliable is doubly a violation of human rights. So I guess all I can really do is agree with what you said, although I am sure that if we had a little more time. . .

I would ask you on a scale of one to ten, compared to poor maintenance by management and even the road conditions insofar as fixing the potholes. . . Come to Saskatchewan and I will show you hazardous roads to drive on, for God's sake. But I am sure the whole issue of alcohol use is far down the line.

[Traduction]

comme vous ou quelqu'un d'autre, faire cela. Il y a donc de nombreux aspects à examiner pour le cas où j'aurais pris un verre le samedi avec ma famille et où quelqu'un me soumettrait arbitrairement à un test aléatoire—qui, en passant, ne pourrait que démontrer que j'ai pu consommer une bouteille de bière ou quelque chose d'autre, ce qui fait aucun d'entre nous. . .

Le mémoire mentionne un grand nombre de problèmes qu'il faut régler, parce que j'ai fait quelque chose comme cela et que le lundi je ne peux fonctionner à tel ou tel titre. Pour faire cela, vous empiétez sur les droits. Je suis certain que nous pouvons tous faire cela, puis aller travailler le lundi et dire que nous sommes complètement sobres. Le mémoire traite assez longuement du dépistage pour motif valable, etc.

M. Graham: J'estime que n'importe quel employeur a encore cette possibilité de nos jours, et il s'agit ici de savoir ce qui constitue un motif valable, qu'il s'agisse de dépistage de drogues ou d'autre chose. Si vous croyez qu'un de vos employés se présente au travail sous l'influence de quoi que ce soit d'autre, vous avez certes ce devoir à ce moment-là. Cela se fait de toute façon. Je ne crois pas qu'une loi soit nécessaire sur ce point.

Le président: Les témoins doivent prendre un avion. Nous en avons deux autres. Je m'en remets à vous. Ils sont venus les premiers, avant que vous n'entriez dans la salle, pour pouvoir prendre leur avion, mais peut-être pouvez-vous aborder quelque chose de neuf dont on n'a pas encore parlé.

M. Fisher (Saskatoon—Dundurn): Je ne suis pas certain, monsieur le président. Je suis venu uniquement pour cette séance parce que quelqu'un d'autre est absent.

J'aimerais dire—et j'espère que je ne répète pas quelque chose qui a été dit souvent auparavant, à moins qu'il ne vaille la peine de le répéter—que je suis d'accord avec vous. J'ai moi-même déjà travaillé dans une mine et été chargé de faire entrer et sortir des hommes et des matériaux; c'est un peu la même chose que de conduire un autobus, c'est être responsable de la vie d'autrui. Laissez-moi vous dire que ceux d'entre nous qui travaillent seuls, sans surveillance, sont extrêmement responsables et tout à fait au courant du problème. Je tenais surtout à éviter—tout comme vous—c'est que quelqu'un sente l'alcool sur mon haleine.

Je suis en désaccord avec la Fondation de la recherche sur la toxicomanie et, malgré tout le respect que j'ai pour cette auguste institution, le Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail, je crois qu'il se trompe sur ce sujet.

Comme le souligne le Center for Disease Control des États-Unis, on ne peut se fier aux tests. Ils ne sont pas fiables, et tout le dépistage qu'on se propose de faire constitue selon moi un empiètement sur les droits. Puisque les tests ne sont pas fiables, c'est doublement un empiètement sur les droits de la personne. Je ne peux donc rien faire d'autre que d'être d'accord avec ce que vous dites, bien que je sois certain que si nous disposions d'un peu plus de temps. . .

Je vous demanderais d'indiquer sur une échelle de un à dix, les lacunes de gestion de la direction et le mauvais état des routes. . . Venez en Saskatchewan, et je vous en montrerai, des routes dangereuses. Mais je suis certain que cette question d'usage de l'alcool vient bien loin derrière.

[Text]

The Chairman: Your comments have been heard before and they were eloquently put by you. I want to thank Mr. Foster and his associates for appearing before us today and leaving us with a substantive brief that has a lot of serious content in it, which we will digest along with the questions and answers that came today.

I appreciate your taking the time and effort to come to add to the body of evidence that we have to reflect on very seriously. But there is a consensus in many areas, and you have touched some of them very much today in your presentation.

The next witness, Mr. Trotter, has had experience before this committee. He is usually short and succinct, and sometimes sensible. In his sometimes usual custom, because of his experience and the knowledge he has in his own self, there is no formal brief. Mr. Trotter has been here before in different capacities. The most recent one is the same capacity he is in here today for the bus industry.

• 1625

Mr. Frank J. Trotter (Executive Director, Canadian Bus Association): Mr. Chairman and members, thank you for giving the Canadian inter-city bus industry the opportunity to appear here today.

As you have said correctly, we do not have a written brief. Our point in appearing here is to give you some very succinct comments about the discussion paper that has been issued and the industry's position on the discussion paper.

The Canadian Bus Association represents the inter-city carriers in Canada and through a number of regional associations represents carriers involved in charters and tours as well as members operating in the United States. We are a service industry and we carry a very valuable cargo. Our objective is to provide safe and effective transportation and to assure the public that the industry is and continues to remain safe.

Therefore our position begins by saying there is no problem in the inter-city bus industry. We do not believe there is. In fact, as you know, the statistics show that 35% of bus drivers were estimated to be surveyed in the survey work that was done by Canadian Facts.

Our position however, is that notwithstanding our belief that there is not a problem and our ability to demonstrate that to our satisfaction, whatever is decided to be law we will comply with. Others may argue that certain features of the proposed procedures are against certain provisions of perhaps the Charter of Rights or against other provisions of Canadian law. We will simply let those individuals or organizations make those cases and whatever the government decides in the end to be the law is what we will comply with.

That being said, we do, however, have a number of specific concerns. One is an obvious one, that it should be cost-effective. If you were to impose a system that required testing of drivers and that testing cost \$850 per driver per

[Translation]

Le président: Nous avons déjà entendu de telles remarques, et vous les avez présentées de façon très éloquente. Je désire remercier M. Foster et ses collègues d'avoir comparu devant nous aujourd'hui et de nous avoir remis un mémoire substantiel, que nous digérerons en même temps que les questions et réponses d'aujourd'hui.

Je vous suis reconnaissant d'avoir consacré votre temps et votre travail pour venir ajouter aux témoignages sur lesquels nous devons réfléchir très sérieusement. Mais il y a un consensus à l'égard de nombreux domaines, et vous avez abordé plusieurs d'entre eux aujourd'hui dans votre exposé.

Le prochain témoin, M. Trotter, a déjà comparu devant le comité. Il fait d'ordinaire preuve de concision, et parfois de bon sens. Comme il l'a fait souvent, à cause de son expérience et des connaissances qu'il possède, il n'a pas de mémoire officiel. M. Trotter a déjà été ici à divers titres. La dernière fois, c'était au même titre qu'aujourd'hui, comme représentant de l'industrie de l'autobus.

M. Frank J. Trotter (directeur général, Association canadienne de l'autobus): Monsieur le président, mesdames et messieurs, merci d'avoir donné à l'industrie canadienne des autobus interurbains l'occasion de comparaître ici aujourd'hui.

Comme vous l'avez dit, nous n'avons pas de mémoire écrite. Si nous comparaissons devant vous, c'est pour vous présenter des observations très concises sur le document de travail qui a été publié et pour vous communiquer la position de l'industrie à cet égard.

L'Association canadienne de l'autobus représente les transporteurs interurbains du Canada et, par l'entremise de plusieurs associations régionales, les transporteurs qui s'occupent d'excursions et de nolisement, de même que les membres qui travaillent aux États-Unis. Nous sommes une industrie de service et nous transportons une cargaison très précieuse. Notre objectif est d'assurer un transport sécuritaire et efficace, et de faire comprendre au public que l'industrie est sans danger et le demeure.

Nous commençons donc par dire qu'il n'y a aucun problème dans l'industrie des autobus interurbains. Nous ne croyons pas qu'il y en ait un. En fait, comme vous le savez, les statistiques montrent que l'enquête de Réalités canadiennes a porté sur 35 p. 100 des chauffeurs d'autobus.

Notre position est toutefois la suivante. Même si nous croyons qu'il n'y a aucun problème et si nous pouvons en faire la preuve à notre satisfaction, nous respecterons la loi, quelle qu'elle soit. D'autres feront peut-être valoir que certaines caractéristiques des mécanismes proposés sont contraires à certaines dispositions de la Charte des droits ou peut-être contraires à certaines autres dispositions du droit canadien. Nous laisserons tout simplement ces personnes ou ces organismes présenter ces arguments et nous respecterons la décision finale du gouvernement, quelle qu'elle soit.

Cela dit, nous avons cependant certaines préoccupations. La première, et elle est évidente, c'est que cela devrait être rentable. Si vous imposez un système qui oblige au dépistage chez les chauffeurs, et si le dépistage coûte 850\$ par

[Texte]

year, that would seem to be an unreasonable cost to impose on a company and on an industry. Some other number is probably acceptable. I am not yet sure what it is, but it should be a reasonable number that is involved in the testing process. If the government cannot ensure that, then it should step in and provide it in some way, because of the burden it would otherwise impose on the industry.

Secondly, the employee assistance programs should recognize the size of the companies. Small companies with two or three drivers would be put in a fairly difficult position if they had to protect a position for a driver while he was away on an assistance program without some other support. Some have recommended, for example, that the provincial health insurance program support the employee assistance programs. We would hope you would make recommendations and conclusions in that area.

Thirdly, with bus drivers in particular we believe the proposed rules should cover all bus drivers. That is, it should include not just inter-city but also school bus drivers and municipal bus drivers. I understand in the list of safety-sensitive positions "bus drivers" currently excludes those two categories. We believe because there is a competitive nature or an interchangeability between companies involved in providing service to municipalities and the municipalities themselves it should be covering all of those factors.

I will conclude by saying we understand the government's effort is directed towards solutions to workplace substance use problems that feature prevention, treatment, and rehabilitation rather than substance testing. We understand about 70% of the National Drug Strategy is directed towards education, prevention, and treatment. This is consistent with the inter-city bus industry's approach to this topic already.

Approximately two years ago, through a co-operative effort, we began to make available to our members a training program that is an awareness program for drug and alcohol use within the inter-city bus industry. It is a training package that has a couple of video tapes that are available to be shown in driver's rooms, a trainer's manual, posters, and a variety of other things like that. The purpose of it is simply to establish an awareness program.

• 1630

There is a message in there that says for someone to exist in a safety-sensitive position as a driver and have a problem, if he did have such a problem, it requires a conspiracy of silence; that is, it requires a lot of people to put up with it. We do not believe the industry has that problem, but we want people to be continuously aware of it within the safety-sensitive positions in the industry. We have been doing our part, and we are confident that the government will come up with reasonable solutions to this very important problem and very important issue of assuring the public that the industry is providing and continues to provide safe transportation.

[Traduction]

chauffeur par année, cela semble un coût déraisonnable pour une entreprise et pour une industrie. Un autre chiffre serait probablement acceptable. Je ne sais trop ce qu'il devrait être, mais le dépistage devrait entraîner un coût raisonnable. Si le gouvernement ne peut assurer cela, alors il devrait intervenir lui-même et procéder au dépistage d'une façon ou d'une autre, afin d'éviter d'imposer un fardeau excessif à l'industrie.

Deuxièmement, les programmes d'aide aux employés devraient tenir compte de la taille de l'entreprise. Les petites entreprises qui comptent deux ou trois chauffeurs seraient dans une situation assez difficile si elles devaient sans autre soutien protéger le poste de chauffeur pendant son absence dans le cadre d'un programme d'aide. Certains ont notamment recommandé que le programme provincial d'assurance-santé aide les programmes d'aide aux employés. Nous espérons que vous formulerez des recommandations et des conclusions dans ce domaine.

Troisièmement, dans le cas notamment des chauffeurs d'autobus, nous estimons que les règles proposées devraient s'appliquer à tous les chauffeurs, pas seulement aux chauffeurs d'autobus interurbains, mais aussi aux chauffeurs d'autobus scolaires et aux chauffeurs municipaux. Je crois comprendre que dans la liste des postes reliés à la sécurité, la «catégorie chauffeurs d'autobus» ne comprend pas actuellement ces deux catégories. Nous estimons que à cause de la concurrence ou du caractère interchangeable entre les entreprises qui assurent des services aux municipalités et les municipalités elles-mêmes, la loi devrait couvrir toutes ces catégories.

En terminant, je dirais que nous comprenons que le gouvernement recherche des solutions fondées sur la prévention, le traitement et la réhabilitation plutôt que sur le dépistage pour résoudre les problèmes d'alcoolisme et de toxicomanie au travail. Nous savons que la Stratégie nationale antidrogue consacre 70 p. 100 de ses moyens à l'éducation, à la prévention et au traitement. Cette démarche est conforme à celle de l'industrie des autobus interurbains à cet égard.

Il y a environ deux ans, dans le cadre d'une initiative en coopérative, nous avons commencé à mettre à la disposition de nos membres un programme de formation qui est en fait un programme de sensibilisation à l'usage des drogues et de l'alcool dans l'industrie des autobus interurbains. Il s'agit d'une trousse de formation comportant quelques bandes vidéo qui peuvent être visionnées dans la salle des chauffeurs, un manuel de l'instructeur, des affiches et divers autres éléments. Il s'agit tout simplement de mettre en place un programme de sensibilisation.

Il y est dit qu'un chauffeur qui a un problème et qui conserve un poste relié à la sécurité a besoin d'une conspiration du silence; il faut que beaucoup de gens acceptent la situation. Nous ne croyons pas que ce problème existe dans l'industrie, mais nous voulons qu'on en soit toujours conscients dans les postes reliés à la sécurité. Nous avons fait notre part et nous sommes sûrs que le gouvernement trouvera des solutions raisonnables à ce problème très important, qui est de convaincre le public que l'industrie assure un transport sécuritaire et continuera de le faire.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Trotter, for that succinct overview of the situation from your industry, the Canadian Bus Association.

Mr. Chadwick: You are the Canadian Bus Association. Do you have any involvement with the ATU?

Mr. Trotter: None that I am aware of, except that some of our members have employees represented by the ATU.

Mr. Chadwick: I asked them, and I would ask you: have you any employees in your domain who have been disciplined for alcohol or drug abuse?

Mr. Trotter: I do not have any specific answer to that, sir. I will canvass our members if you like.

Mr. Chadwick: Do you have any?

Mr. Trotter: I am not aware of any, sir.

Mr. Chadwick: I just wanted to know if that was the case.

The Chairman: He said he was going to canvass them, though.

Mr. Trotter: There are laws that say that when you are driving a bus you are not supposed to veer over the centre line, but sometimes people do so by accident. There are rules within common sense that say you are not supposed to turn a bus too tight on a right-hand corner or you will scrape it against the lamp post. Sometimes those things happen. There are laws and there are procedures in place to try to prevent things from happening, and to keep reinforcing in people's mind not to let them happen. There may have been cases when it has happened that an individual has been disciplined or has been terminated. I do not have any specific incidents, though.

Mr. Chadwick: Would that show up as drug or alcohol abuse, that type of thing?

Mr. Trotter: No. I am saying, sir, that even though those other things happen, they are not supposed to happen. Equally, there is not supposed to be anybody with drug or alcohol problems in the inter-city bus industry in safety-sensitive positions. We do not believe there are, but if there happen to be, then they are dealt with.

Mr. Chadwick: The chairman indicated that you volunteered the fact that you might canvass your people.

Mr. Trotter: Yes. I do not believe I can come up with a statistically satisfactory sample, but I can indicate whether it is uniform that nobody has, or that there are isolated instances. I could find that out for you.

The Chairman: You could find out and be in touch with the clerk, Mr. Trotter. I think it would be appreciated, whatever problems you may have in getting absolutely certain statistics.

Mr. Chadwick: The ATU, who were here before you, in their brief indicated several times that testing can be used by design or accident. Does that apply? Do you think it applies in the position you are in?

Mr. Trotter: I think management would act responsibly in this area as in every other area.

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Trotter, pour cet aperçu concis de la situation du point de vue de votre industrie, l'Association canadienne de l'autobus.

M. Chadwick: Vous représentez l'Association canadienne de l'autobus. Avez-vous un lien quelconque avec le SUT?

M. Trotter: Pas à ma connaissance, si ce n'est que certains de nos membres ont des employés qui sont représentés par le SUT.

M. Chadwick: J'ai posé cette question et je vous la pose à vous: y a-t-il dans votre domaine des employés qui ont fait l'objet de mesures disciplinaires pour alcoolisme ou toxicomanie?

M. Trotter: Je n'ai pas de réponse précise à cette question, monsieur. J'interrogerai nos membres si vous le désirez.

M. Chadwick : Y en a-t-il?

M. Trotter: Je ne suis au courant d'aucun cas, monsieur.

M. Chadwick: Je voulais tout simplement m'en assurer.

Le président: Il a dit qu'il allait interroger ses membres, toutefois.

M. Trotter: Il y a des lois qui disent que lorsque vous êtes au volant, vous ne devez pas dépasser la ligne du centre, mais il arrive que certaines personnes le fassent par accident. Il y a des règles de bon sens qui disent que vous ne devez pas trop serrer à droite dans un virage pour éviter d'accrocher un réverbère. Mais cela arrive parfois. Il y a des lois et des mécanismes pour éviter certaines choses, et pour renforcer dans l'esprit des gens la nécessité de ne pas les laisser se produire. Il peut y avoir eu des cas où quelqu'un a subi des mesures disciplinaires ou a été congédié. Je ne pourrais toutefois pas citer d'incident précis.

M. Chadwick: Est-ce que cela serait indiqué comme alcoolisme ou toxicomanie?

M. Trotter: Non. J'essaie de dire, monsieur, que même si ces choses se produisent, elles ne sont pas censées se produire. De même, aucun poste relié à la sécurité dans l'industrie du transport interurbain par autobus n'est censé être occupé par quelqu'un qui éprouve un problème de drogue ou d'alcool. Nous croyons qu'il n'y en a pas, mais si cela se produit, on prend les mesures qui s'imposent.

M. Chadwick: Le président a dit que vous aviez offert d'interroger vos membres.

M. Trotter: Oui. Je ne crois pas pouvoir fournir un échantillon statistiquement satisfaisant, mais je peux dire si cela ne s'est pas produit ou s'il y a des cas isolés. Je pourrais me renseigner là-dessus.

Le président: Pourriez-vous le faire et communiquer avec le greffier, monsieur Trotter. Je crois que cela nous serait utile, même si vous avez des problèmes à obtenir des statistiques absolument certaines.

M. Chadwick: Le SUT, qui a comparu avant vous, déclare à plusieurs reprises dans son mémoire, que le dépistage peut être utilisé à dessein ou par accident. Est-ce que cela s'applique dans la situation où vous vous trouvez?

M. Trotter: Je crois que la direction pourrait agir de façon responsable à cet égard, comme à tout autre.

[Texte]

Mr. Chadwick: What about by accident?

Mr. Trotter: I am not sure what they meant, sir.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): You may not have this statistic, Mr. Trotter, but thank you for your opening comments. Do you have any ratio of how many miles your organization drives a year, how many accidents you have experienced, how many fatalities, how many injuries?

Mr. Trotter: I do not have them with me. There are statistics that show, as the last witnesses said, that the bus industry is by far and away the safest mode on a per passenger kilometre basis.

Mr. Comuzzi: You would have these available?

Mr. Trotter: Yes. There generally are provincial studies done, and I believe they were developed by the—

Mr. Comuzzi: I wonder if you would mind supplying them to me.

Mr. Trotter: I will submit whatever we have in our possession.

Mr. Comuzzi: What do you do as an organization to foster and support and to train your people who are operating in safety-sensitive areas? What do you do specifically as an organization representing the tour bus operators?

• 1635

Mr. Trotter: The specific thing I can point to is that we became aware of this training program developed in the United States. A little over two years ago, we made it available to our members. They purchased it, and although it is not specifically Canadian, it does have sufficient value in terms of the Canadian situation. This, as I say, was two years ago, long before these current proposals were developed.

Mr. Comuzzi: You do not have any ongoing program and reporting basis that—

Mr. Trotter: No, we do not have a feedback of reporting at all. That is left to the individual companies and their training programs.

Mr. Kristiansen: Do you represent your membership in matters relating to labour relations? Are you a labour relations association of employers, or in a different context?

Mr. Trotter: No, sir.

Mr. Kristiansen: So you would not have records as to the number of cases that reach arbitration normally—this sort of thing?

Mr. Trotter: No, sir.

Mr. Kristiansen: That explains quite easily why some of the other questions were not readily answerable.

You said quite clearly you do not believe your industry has a significant safety problem.

Mr. Trotter: Yes, that is correct, sir.

Mr. Kristiansen: I am not trying to counter that, but what would be? Every industry has safety hazards. What would you say are the five most serious hazards facing your industry, whether they are within your control or not?

[Traduction]

M. Chadwick: Et par accident?

M. Trotter: Je ne suis pas certain de comprendre ce qu'ils veulent dire, monsieur.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Vous n'avez peut-être pas ces chiffres, monsieur Trotter, mais je vous remercie de votre déclaration d'ouverture. Savez-vous combien de miles votre organisation parcourt chaque année, combien d'accidents vous avez subis, combien de décès, combien de blessures?

M. Trotter: Je n'ai pas apporté les chiffres avec moi. Il existe des statistiques qui démontrent, comme l'ont dit les derniers témoins, que l'industrie de l'autobus est de loin le mode de transport le plus sécuritaire par kilomètre-voyageur.

M. Comuzzi: Avez-vous ces chiffres à votre disposition?

M. Trotter: Oui. Il s'agit en général d'études provinciales, et je crois qu'elles ont été préparées par... .

M. Comuzzi: Auriez-vous la bonté de me les communiquer.

M. Trotter: Je vous communiquerai tout ce que nous avons.

M. Comuzzi: Que fait votre organisme pour encourager, appuyer et former ceux de vos membres qui travaillent dans des domaines liés à la sécurité? Que faites-vous exactement à titre d'organisme représentant les exploitants d'autobus d'excursion?

M. Trotter: Ce que je peux dire de précis, c'est que nous avons pris conscience du programme de formation élaboré aux États-Unis. Il y a un peu plus de deux ans, nous l'avons mis à la disposition de nos membres. Ils l'ont acheté, et bien qu'il ne soit pas expressément canadien, il s'applique suffisamment à notre contexte. Cela remonte à deux ans, bien avant que ne soient mises au point ces dernières propositions.

M. Comuzzi: Vous n'avez pas de programme permanent ni de régime de déclaration qui... .

M. Trotter: Non, nous n'avons aucun rapport. Tout cela est laissé à chaque entreprise et à son programme de formation.

M. Kristiansen: Est-ce que vous représentez vos membres dans les questions liées aux relations de travail. Êtes-vous une association d'employeurs au sens des relations de travail, ou dans un contexte différent?

M. Trotter: Non monsieur.

M. Kristiansen: Vous n'avez donc pas de dossier concernant le nombre de cas qui vont d'ordinaire en arbitrage ni d'autres chiffres de ce genre?

M. Trotter: Non, monsieur.

M. Kristiansen: Cela explique facilement pourquoi il ne vous a pas été possible de répondre à certaines des autres questions.

Vous avez dit bien clairement que selon vous votre industrie n'a pas de problème important en matière de sécurité.

M. Trotter: Oui, c'est exact, monsieur.

M. Kristiansen: Je ne voudrais pas m'inscrire en faux, mais quelle en serait la nature? Chaque industrie comporte des dangers. Quels sont d'après vous les cinq principaux dangers pour votre industrie, qu'ils soient ou non sous votre contrôle?

[Text]

Mr. Trotter: I do not know what the five most significant are. There are just a series of potential problems, I suppose. Certainly the current situation you mentioned, or your associate mentioned—the road network and the conditions of the road—while not pointing to the roadbed itself, certainly volume of traffic in and around urban centres is an added hazard.

The things related to that in urban areas are particular problems. Actions by the rest of the travelling public sometimes create some of the biggest hazards.

Mr. Kristiansen: I gather by that answer you would not consider substance abuse by your drivers would be amongst the top five or ten hazards.

Mr. Trotter: No, sir, I do not believe so.

Mr. Kristiansen: You can answer this both in your capacity as a representative of your association and as a representative of John Q. Public. Do you believe your rights should be violated randomly, or at periodic specified intervals, without significant cause being shown?

Mr. Trotter: Our interest is in assuring the public that we continue to be a safe industry. We will leave it to the experts in the field of designing programs and designing legislation to do that correctly, and we will then apply the results.

Mr. Kristiansen: What is the norm for hours of work within safety-sensitive positions in your industry—or drivers, let us say?

Mr. Trotter: The drivers are governed by the National Safety Code, which governs on a 24-hour basis, and on a 7- and 14-day basis, the number of hours that can be worked and the number of hours that can be spent behind the wheel driving. That is upwards of 13 hours in terms of hours of work. In addition, many of the collective agreements have more restrictive provisions that bring it back into the 10-hour range, for example, so the norm is at least less than 13.

Mr. Kristiansen: Do you have a standard provision or a standard operating procedure, whether formally or informally, as to how much rest time a driving employee is expected to have before reporting to work for a full shift?

Mr. Trotter: That is required by law. The National Safety Code, which is administered by each province, has in it a stipulation about having to be off duty for 8 hours before resuming duty. It requires the employer to report on that and keep records of it on a 7-day cycle basis. The employee also must keep a log of his activities.

Mr. Kristiansen: Do you do any performance testing or interviewing of any of your drivers at any time, to ask whether they in fact have had an appropriate rest period prior to that, or are they measured by a supervisor upon reporting for work if they appear tired? I do not mean simply impaired, because you can be impaired simply because you are tired.

[Translation]

M. Trotter: Je ne sais pas quels seraient les cinq dangers les plus importants. Il y a tout simplement une série de problèmes éventuels. La situation que vous avez mentionnée, ou c'était peut-être votre collègue, le réseau routier et l'état de la route—même sans parler de la chaussée elle-même, le volume de circulation dans les centres urbains et dans les environs constitue un danger supplémentaire.

Les choses liées à cela dans les régions urbaines sont des problèmes particuliers. Les gestes posés par le reste du public voyageur crée parfois certains des dangers les plus importants.

M. Kristiansen: Si je comprends bien votre réponse, vous ne jugez pas que l'alcoolisme ou la toxicomanie de la part de vos chauffeurs figure parmi les cinq ou dix principaux dangers.

M. Trotter: Non, monsieur, je ne le crois pas.

M. Kristiansen: Vous pouvez répondre à la question suivante tant à titre de représentant de votre association qu'à titre de représentant du public. Estimez-vous qu'il y aurait empiètement sur vos droits si vous étiez soumis de façon aléatoire, ou à intervalles réguliers, à un dépistage sans qu'on doive faire la preuve d'un motif valable?

M. Trotter: Il est de notre intérêt de faire savoir au public que nous demeurons une industrie sécuritaire. Nous laisserons aux experts du domaine la conception de programmes et de mesures législatives susceptibles d'y arriver et nous appliquerons les résultats.

M. Kristiansen: Quelle est la norme en ce qui concerne les heures de travail pour les postes reliés à la sécurité dans votre industrie—disons pour les chauffeurs?

M. Trotter: Les chauffeurs sont régis par le Code national de sécurité, qui régit pour une période de 24 heures et de 7 et de 14 jours le nombre d'heures de travail permises et le nombre d'heures que l'on peut passer au volant. Cela représente plus de 13 heures de travail. En outre, bon nombre de conventions collectives comportent des dispositions plus sévères, qui ramènent ce chiffre à 10 heures, par exemple, de sorte que la norme est au moins inférieure à 13.

M. Kristiansen: Avez-vous une disposition ou une méthode standard, officielle ou officieuse, concernant le temps de repos dont doit bénéficier le chauffeur avant de se présenter au travail pour un quart complet?

M. Trotter: Cela est fixé par la loi. Le Code national de sécurité, administré par chaque province, dispose qu'il faut un repos de 8 heures avant de reprendre le service. L'employeur doit en faire rapport et tenir des dossiers sur un cycle de 7 jours. L'employé doit également tenir un journal de ses activités.

M. Kristiansen: Y a-t-il des tests de rendement ou des entrevues des chauffeurs; leur demandez-vous s'ils ont effectivement eu un temps de repos suffisant ou est-ce le surveillant qui mesure cela si l'employé semble fatigué lorsqu'il se présente au travail? Je ne veux pas dire tout simplement les facultés affaiblies, car vos facultés peuvent être affaiblies tout simplement du fait que vous soyez fatigué.

[Texte]

Mr. Trotter: They certainly would be evaluated by supervisors if they appear to be tired, but there is a requirement to keep a log book. On a 24-hour cycle, that log book says off-duty, on-duty, or driving, and it records hour-by-hour, for the whole 24-hour period, what the individual was doing. In order to be driving one day, you must have a record of the previous 7 days, so it is very specific in that regard.

• 1640

Mr. Kristiansen: Out of the number of employees within your industry, approximately how many are there; and within that, approximately how many safety-sensitive positions, as referred to, although not clearly defined in the minister's report, would you say you have?

Mr. Trotter: We worked a bit with the Department of Transport at the time we were trying to develop this statistical base in order to do the survey. It is a bit difficult to get an exact handle on it, but somewhere in the order of 5,000 drivers are identified as being in safety sensitive positions. I am not including mechanics or anything else, just the drivers.

Mr. Kristiansen: My last question has more to do with the title of the last submission, and I am sure you are going to have to answer no to it. It is in the spirit of a lot of the questioning that we have heard. Can you deny the possibility that one or more of your safety-sensitive employees is now or has ever been impaired while on the job?

Mr. Trotter: Can I deny it?

Mr. Kristiansen: The possibility, then. Senator McCarthy would have said, answer yes or no; give me a straight answer. I have heard that kind of question repeated over and over here till I am sick of it.

Mr. Trotter: I said I would attempt to get you some statistics, and if those statistics show one person, the answer to the question is, no, I cannot deny it.

Mr. Kristiansen: I knew it was an impossible question when I asked it.

The Chairman: The answer to the question is self-evident, and you handled it well, Mr. Trotter, which Mr. Kristiansen knew when he put it.

If you could send us along what you can find out to supplement your verbal evidence on those points raised by some of the members, that could very well help.

I certainly appreciate the thrust of your evidence; and again I want to thank you for coming, for taking the time and making the effort, and also for being so succinct in your answers.

I call the next and last group, C.P. Rail.

Mr. Linn, your brief has been circulated, which all members have studied thoroughly. I also have the letter from you, Mr. Linn, of April 11, and I appreciate the tone of the letter. You set out in that letter a few matters that are different from CN and that there are other areas not in that letter which you would like to emphasize today but are not the same general position of CN.

[Traduction]

M. Trotter: Il y a évaluation par les surveillants si l'employé semble fatigué, mais celui-ci doit tenir un journal. Pour un cycle de 24 heures, l'employé inscrit heure par heure dans son journal, pour l'ensemble des 24 heures, ce qu'il a fait: s'il était en service, en repos ou au volant. Pour avoir le droit de conduire tel jour, il vous faut un dossier des 7 jours précédents. La loi est très précise à cet égard.

M. Kristiansen: Quel est le nombre approximatif d'employés dans votre industrie; de ceux-ci, environ combien détiennent des postes reliés à la sécurité, selon l'expression du rapport du ministre, bien qu'elle ne soit pas clairement définie?

M. Trotter: Nous avons un peu collaboré avec le ministère des Transports au moment où nous tentions d'élaborer cette base statistique pour l'enquête. Il est assez difficile d'obtenir des chiffres exacts, mais le nombre des chauffeurs qui occupent des postes reliés à la sécurité est de l'ordre d'environ 5,000. Cela n'inclut pas les mécaniciens ni qui que ce soit d'autre, seulement les chauffeurs.

M. Kristiansen: Ma dernière question porte davantage sur le titre du dernier mémoire, et je suis certain que vous allez devoir me donner une réponse négative. Cela va dans le sens de bon nombre de questions que nous avons entendues. Pouvez-vous nier la possibilité qu'un ou plusieurs de vos employés occupant des postes reliés à la sécurité soit maintenant sous l'influence de l'alcool ou des drogues, ou l'ait déjà été au travail.

M. Trotter: Est-ce que je peux le nier?

M. Kristiansen: Nier la possibilité, alors. Le sénateur McCarthy vous aurait demandé de répondre oui ou non. J'ai tellement entendu répéter ce genre de question que j'en suis fatigué.

M. Trotter: J'ai dit que je tenterai d'obtenir des statistiques, et si ces statistiques révèlent une seule personne, la réponse à la question est non, je ne peux pas nier cette possibilité.

M. Kristiansen: Je savais que cette question était impossible au moment où je l'ai posée.

Le président: La réponse à cette question est tout à fait évidente, et vous vous en êtes très bien tiré, monsieur Trotter, ce que prévoyait M. Kristiansen lorsqu'il a posé la question.

Si vous pouviez nous communiquer ce que vous pouvez découvrir pour compléter votre témoignage verbal sur les questions soulevées par certains des membres du comité, cela pourrait très bien nous être utile.

J'ai certainement apprécié votre témoignage et je vous remercie d'avoir pris le temps et la peine de venir nous rencontrer, et également d'avoir répondu de façon si concise.

J'appelle le prochain et dernier groupe, C.P. Rail.

Monsieur Linn, votre mémoire a été distribué et tous les membres du comité l'ont étudié en profondeur. J'ai également la lettre que vous nous avez adressée, monsieur Linn, le 11 avril et j'en apprécie le ton. Vous précisez dans cette lettre quelques questions qui vous distinguent du CN, vous ajoutiez que d'autres domaines ne sont pas cités dans cette lettre et que vous aimeriez y insister aujourd'hui, mais que votre position globale n'est pas la même que celle du CN.

[Text]

Mr. J. A. Linn (Vice-President, System Operations, CP Rail): I would like to make five very quick and very brief points, Mr. Chairman, and I appreciate the opportunity to do it.

First, we have in the railway industry an absolute prohibition against the use of drugs or alcohol by employees in safety sensitive positions while they are on duty or while they are subject to duty. This is supported by discipline, and the discipline is almost invariably dismissal.

I am concerned that the use of the eight-hour rule may prove unenforceable in many circumstances. In my opinion, in most cases it will do little to improve safety. Rule G, as we have it and as it has been interpreted at arbitration, acts as a deterrent to the use of drugs or alcohol when this use would adversely affect safety. It prohibits the use of drugs and alcohol in a more meaningful way than would the eight-hour rule.

Second, the deterrent effect of the discipline which supports rule G, in my opinion can be significantly enhanced by testing for the use of drugs or alcohol in the workplace. Increased risk of detection as the result of on-the-job testing will act as a greater deterrent than we are now able to provide.

• 1645

Third, CP Rail has an employee assistance program. Since its inception in 1976, this has evolved into a program that contains all the major components that usefully contribute to a reduction in substance use in the workplace and thus to an improvement in safety. The evolution of this program has not stopped, and a senior advisory committee of union and company officers is largely in place for the purpose of administering the program and making necessary changes.

The program is available to all employees and supervisors. The education and training proposed in the minister's strategy are integral parts of REAP. A one-day seminar, the content of which has been developed with both expert advice and with input from the union members of our senior advisory committee, will be given to all supervisors this year. This program and the means of applying it and amending it serve CP Rail and its employees and public safety very well. I would ask the committee to ensure that legislation or subsequent regulation does not prescribe EAPs in such detail that programs that are uniquely applicable to specific circumstances are lost in a desire for uniformity.

Fourth, the frequency of testing must be addressed. If random testing is legislated, the frequency should be at the minimum necessary to have the desired deterrent effect. This frequency should be determined in parallel with the other types of testing being considered. Post-accident and for-cause testing is to some extent random. If one quarter of the employees in safety-sensitive positions are tested randomly each year, and each employee is tested at every fourth annual

[Translation]

M. J.A. Linn (vice-président, Opérations, CP Rail): J'aimerais faire cinq remarques très brèves, monsieur le président, et je suis heureux d'avoir l'occasion de le faire.

Tout d'abord, dans l'industrie ferroviaire, il est strictement interdit aux employés occupant des postes reliés à la sécurité de faire usage de drogues ou d'alcool pendant le service ou lorsqu'ils sont en disponibilité pour le service. Il y a des mesures disciplinaires, qui sont presque toujours le congédiement.

Je crains que la règle des huit heures ne soit inapplicable dans de nombreux cas. À mon avis, dans la plupart des cas, elle n'améliorera guère la sécurité. La règle G, selon notre interprétation et selon celle des arbitres sert de mesure dissuasive envers l'usage des drogues ou de l'alcool dans des cas qui pourraient nuire à la sécurité. C'est une interdiction beaucoup plus valable des drogues et de l'alcool que la règle des huit heures.

Deuxièmement, l'effet dissuasif des sanctions disciplinaires visées par la règle G, peut à mon avis être accru de façon considérable par le dépistage de l'usage des drogues ou de l'alcool sur les lieux de travail. Le risque accru d'être identifié comme un consommateur de drogue ou d'alcool, en raison des tests qui seront administrés pendant le travail, aura un bien meilleur effet de dissuasion qu'à l'heure actuelle.

Troisièmement, à CP Rail, nous avons un programme d'aide aux employés. Depuis sa création, en 1976, on lui a ajouté tous les éléments importants qui contribuent à réduire la consommation de drogue et d'alcool au travail, et ainsi à améliorer la sécurité. On continue à le développer encore, et à cet effet, il y a un comité consultatif supérieur composé de représentants du syndicat et de l'employeur dont le rôle est d'administrer le programme et de lui apporter les modifications nécessaires.

Il est offert à tous les employés et tous les surveillants. Les activités d'éducation et de formation proposées dans la stratégie du ministre font partie intégrale du PAER. Cette année, tous les surveillants pourront assister à un séminaire d'une journée, dont le contenu a été élaboré par des experts en la matière et avec la collaboration de notre comité consultatif. Ce programme, ainsi que les outils conçus pour l'appliquer et le modifier, est fort utile à CP Rail et à ses employés, de même que pour la sécurité du public. Je vous demande de faire en sorte que la loi et les règlements ne précisent pas les PAE au point de rendre impossible, par un trop grand souci d'uniformité, la création de programmes adaptés à des situations particulières.

Quatrièmement, il faut examiner la question de la fréquence des tests. Si l'on prévoit dans la loi l'application de tests aléatoires, il faudrait prévoir une fréquence minimum pour obtenir l'effet de dissuasion désiré. Cette fréquence devrait être déterminée en même temps que d'autres genres de tests envisagés. Les tests administrés après un accident ou pour un motif valable sont jusqu'à un certain point aléatoires. Si le quart des employés visés est soumis à un test

[Texte]

medical examination, each employee will on average be tested twice in four years, which is the same probability of testing in effect in the United States. My point is that the frequency that is selected if random testing is mandated must take into account the periodic testing that is proposed for Canada but is not part of the American situation.

Fifth and last, a positive test based on a sample provided by an employee on duty must be considered a violation of rule G. I believe that to consider it otherwise would very seriously undermine the deterrent effect of testing. We welcome and support the minister's initiative. We believe this initiative can, if properly implemented in legislation and regulation, result in improved safety in Canadian transportation.

I thank you. We are prepared to try to answer any questions the committee might have.

The Chairman: You have certainly responded to the spirit of the moment with those five succinct points. Would you introduce those members that came with you to make your presentation? I will leave it at that and then throw it open to questions.

Mr. Linn: My apologies to the committee and to my colleagues for not having done so earlier. I have with me today Mr. Don Brazier, Assistant Vice-President, Labour Relations; Raymond O'Meara, Director General, Regulatory Affairs; and Jack McGuire, Manager, Labour Relations.

Mr. Nault: I would like to go back to where I was with CN. It relates to the problem of where we are in the railway industry. I think everyone would agree that alcohol and drug use is a product of lifestyle to a certain extent. One of the things that the company has asked for, and has now implemented, is pre-employment testing. On the one hand, we have a very comprehensive EAP in the railway industry. We have pre-employment testing, which should usually tell a story of whether a person is desirable or not as an employee.

Would it not be safe to conclude in those remarks that we have put in place regulations and legislation that would weed out those who are not desirable for work in the railway industry because of its sensitive nature and therefore the mandatory testing talked about is not necessary because of the situation already in place now? Do you feel there is such a problem out there in the railway industry that there is a need to test people on a random basis, and also to test for just cause?

• 1650

Mr. Linn: We think we do have a good situation as far as our EAP is concerned. I think you are right, the pre-employment screening does go a fair distance to getting at this problem.

The figures I have seen indicate that in Canada in general—depending on whose figures you are looking at—something upwards of 10% of the people may have or can be considered to have substance abuse problems. Despite

[Traduction]

aléatoire chaque année, et que chaque employé passe un test de dépistage à chaque quatrième examen médical, chaque employé sera soumis, en moyenne, à deux tests tous les quatre ans, ce qui est assez semblable à ce qui se fait aux États-Unis. Dans la détermination de la fréquence des tests aléatoires, il faut tenir compte de l'administration des tests périodiques qui est proposée pour le Canada, mais qui ne correspond pas à la situation aux États-Unis.

Cinquièmement, un test positif d'un employé en service doit être considéré comme une violation de la règle G. Toute autre façon d'interpréter la chose enlèverait énormément à l'effet de dissuasion des tests de dépistage. Nous appuyons l'initiative du ministre. Si elle est bien mise en oeuvre dans la loi et les règlements, nous pensons qu'elle peut grandement contribuer à améliorer la sécurité dans le domaine des transports au Canada.

Merci. Nous répondrons maintenant à toutes les questions que vous voudrez bien nous poser.

Le président: Vous avez sûrement déjà répondu à bien des questions que nous nous posions avec ces cinq points. Pourriez-vous nous présenter vos collègues? Nous passerons ensuite aux questions.

M. Linn: Je m'excuse de ne pas l'avoir fait plus tôt. Mes collègues sont donc M. Don Brazier, vice-président adjoint, Relations de travail; M. Raymond O'Meara, directeur général, Affaires réglementaires et M. Jack McGuire, gestionnaire, Relations de travail.

M. Nault: Je voudrais revenir là où j'en étais au sujet du CN. Cela se rattache au problème que présente la situation actuelle dans le secteur ferroviaire. Dans une certaine mesure, la consommation d'alcool et de drogue est une conséquence du style de vie dans la société actuelle. Le CN a demandé de pouvoir faire passer des tests préalables à l'emploi aux employés nouvellement recrutés ou mutés. On soumet donc maintenant ses employés à des tests de dépistage. Nous bénéficions d'un PAÉ très complet dans le secteur du transport ferroviaire. On applique aussi des tests préalables à l'emploi, qui permettent habituellement de déterminer si une personne est désirable ou non comme employé.

Ceci dit, ne pourrait-on pas conclure que grâce à ces règlements et à cette loi, nous pouvons maintenant faire un meilleur choix des employés destinés au secteur des transports ferroviaires, en raison de son caractère particulièrement délicat, et que par conséquent, l'administration obligatoire de tests de dépistage, dont on parle à l'heure actuelle, n'est plus nécessaire, compte tenu de la situation actuelle? Le problème dans le secteur du transport ferroviaire, à l'heure actuelle, est-il suffisamment important, selon vous, pour justifier l'imposition de tests aléatoires, ainsi que de tests pour un motif valable?

M. Linn: Notre PAÉ est très efficace et améliore grandement la situation. Vous avez raison, je pense. Les tests de dépistage, administrés préalablement à l'emploi, règlent en très grande partie le problème.

Les chiffres que j'ai vus indiquent qu'au Canada, d'une manière générale—quoi qu'ils varient selon leur source—il y aurait environ 10 p. 100 de gens que l'on pourrait soupçonner d'éprouver des difficultés relativement à la

[Text]

the fact that we have a very responsible group of employees, that problem probably exists in the railway industry as well. It does not always manifest itself at the time an employee enters service.

Traditionally, railway work has been a career. People stay with it for most of their working lives. A substance abuse problem that has not manifested itself at the time an employee enters service might very well appear later in life.

Mr. Nault: You are saying that besides the fact that there is pre-employment testing for employees, they seem to be good employees and they are hired, that somewhere down the line a problem is created, their lifestyle takes the wrong route, so to speak, and goes down the one-way track, then you feel that there is a necessity to have that extra incentive to keep them on the straight and narrow by having the random testing. Am I correct in assuming that?

Mr. Linn: I am not sure I would express it quite that way. I believe random testing and the other types of testing proposed will deter the use of drugs and alcohol when it can adversely affect safety in the transportation industry. That is basically why I think testing is necessary.

Mr. Nault: Let us go to the way you propose to do the random testing. I think I heard you correctly when you said that you would like to be able to test a quarter of the population of our employees on a yearly basis, in such a way as we do our annual medicals.

Mr. Linn: That was an example simply intended to illustrate that all the types of testing should be considered together when the frequency of random testing is being addressed. I suggested that 25% each year might be a reasonable sample to take of our people.

Mr. Nault: One of the things I asked CN—and I did not get an answer to because they said they had not talked about it, they were still looking at it—is that in an industry like the railway—which I know a little bit more about than some of the other industries—how do you propose to do random testing for running-trade employees? They are called, for example, to go east or west at 4 a.m. In order to do a random test you simply have to call them a little bit earlier. You cannot just walk in and say that their hour and a half call is not there, they are getting a two-hour call.

Would you not suggest that they would quickly realize something was up? It might not be as simple to implement as in other industries because of the nature of the railway industry. I am interested in knowing how a random test would work in the railway industry. CN could not tell us. Obviously if we have gotten to this stage, as a corporation you must have thought about how you propose to do it.

Mr. Linn: We have thought about it. Obviously we have no experience with it either in this country or in our operations in the U.S. But “random”, in my opinion, means exactly that. The choice of the individual would not be made by anybody in the company. It would be generated by the computer, if you like.

[Translation]

consommation de drogue et d'alcool. Bien que nos employés aient en général un sens élevé de leurs responsabilités, le problème existe probablement aussi dans le secteur du transport ferroviaire, et il ne se manifeste pas toujours au début de la carrière d'un employé.

Par le passé, le travail dans le secteur ferroviaire a toujours été une carrière. Les gens y passent la plus grande partie de leur vie active. Un problème de consommation de drogue ou d'alcool qui n'existait pas au début de la carrière d'un employé peut très bien apparaître plus tard.

M. Nault: Selon vous, bien que les employés doivent se soumettre à des tests de dépistage préalables à l'emploi, bien qu'apparemment ils soient de bons employés, et bien qu'ils soient embauchés, il arrive parfois que leur vie prenne un tournant inattendu; pour cette raison, pensez nécessaire de faire planer la menace de tests aléatoires, en quelque sorte, pour les obliger à rester dans le droit chemin. Mon interprétation est-elle juste?

M. Linn: Je ne l'exprimerai peut-être pas exactement de cette façon. Je pense que les tests aléatoires et les autres genres de tests de que l'on propose de mettre en oeuvre vont décourager la consommation de drogue et d'alcool qui pourrait menacer la sécurité dans le domaine des transports. C'est en principe pour cela que je considère les tests nécessaires.

M. Nault: Examinons un peu la façon dont vous proposez d'administrer les tests aléatoires. Si je vous ai bien compris, vous avez dit que vous voudriez pouvoir soumettre le quart de vos employés à des tests chaque année, un peu comme pour les examens médicaux annuels.

M. Linn: J'ai donné cet exemple simplement pour montrer que tous les genres de test se ressemblent pour ce qui est de leur fréquence. J'ai dit que soumettre 25 p. 100 de nos employés chaque année à des tests serait probablement une formule raisonnable.

M. Nault: J'ai posé cette question aux représentants du CN, mais ils n'ont pas pu me répondre parce qu'ils m'ont dit ne pas en avoir encore vraiment parlé—qu'ils examinaient encore la question—mais dans une industrie comme le transport ferroviaire—que je connais un peu mieux que certaines autres—comment proposez-vous d'administrer des tests aléatoires aux employés qui voyagent? Ils sont appelés, par exemple, à embarquer à bord d'un train à destination de l'Est ou de l'Ouest à 4 heures du matin. Pour les soumettre à un test aléatoire, il faut tout simplement les faire entrer au travail un peu plus tôt. Il n'y a pas tellement d'autres solutions.

Mais ne pensez-vous pas qu'ils risqueraient de comprendre assez rapidement ce qui se passe? Ce ne serait peut-être pas aussi facile à faire que dans d'autres secteurs, à cause du caractère même du transport ferroviaire. Comment pourrait-on appliquer ces tests dans ce secteur? Cela m'intéresse particulièrement. Les représentants du CN ne le savaient pas trop. Evidemment, la société avant d'en arriver à cette conclusion, a bien dû songer un peu à la manière dont on allait procéder.

M. Linn: Nous y avons pensé, oui. Evidemment, nous n'avons aucune expérience en la matière, ni au Canada ni aux États-Unis. Mais le mot «aléatoire» signifie bel et bien que personne ne fera le choix. Ce sera l'ordinateur qui le fera, si vous voulez.

[Texte]

There would be no accident or design in the way people are selected for the tests. The timing of the tests would also have to have a factor of randomness in it within the employee's tour of duty. Theoretically, it would be nice to—

Mr. Nault: At the other end of the road, you mean.

Mr. Linn: Sometimes, yes. The fact that you have not been tested or that you have successfully passed a test when you come to work is not a licence to do anything except apply the highest standards during the rest of your trip.

• 1655

Mr. Nault: If we are going to do drug testing, in distinction to alcohol, which is a lot easier to do if you want to blow into a little machine, I suppose, then obviously you would not be able to tell right off the bat whether that employee is in essence having a problem or not, so I assume you would have to let him go to work.

Mr. Linn: I would not expect to get the results from a drug screen for some days after the test had been—

Mr. Nault: I want to talk about another area I am interested in, just cause. I always envision just cause as being similar to the regulations we have for the new GST. It will be about this thick, because we will not be able to figure out what “just cause” is.

As you know better than anyone else in this room, I am sure, there are a lot of different areas of work on the railway that are potentially dangerous, from working in the yard to running through switches to climbing up and down boxcars. What is the just cause for doing a random test on those individuals they talk about after an accident? There are so many variations of accidents I guess what I am asking is where do we as legislators decide what is considered to be fair game? Or do you envision that to be left up to management, such that when they take this training, if a guy comes in with his hair messed up in the morning and he looks a little different, then that is just cause, let us test him?

I know that is a ridiculous example, but it does happen. I know a lot of individuals on the railway who like to drink non-alcoholic beer. On work trains we used to do that for a laugh. It used to bother the heck out of the supervisors, but it has no alcohol in it. I just thought I would mention that.

An hon. member: Your number?

Mr. Nault: 477214. It used to bother the heck out of the supervisors, but there is nothing wrong with it, it is just refreshment. But if you smelt it, you would assume the guy is under the influence.

I am just throwing that out because those things can happen. I envision that as probably one of the biggest problems of all under this particular scenario, versus doing tests on a yearly basis when you go for your medical, which is perfectly acceptable for me, I suppose, as an individual who believes in safety in a sensitive area such as transportation. Do you have a comment on how you would deal with that?

[Traduction]

Il n'y aurait rien de prévu à l'avance dans la façon dont les employés sont choisis. Le moment de l'application du test devrait aussi comporter un certain élément d'imprévu pendant le service de l'employé. En théorie, il serait bien de pouvoir. . .

M. Nault: À l'arrivée, vous voulez dire.

M Linn: Parfois, oui. Le fait de ne pas avoir été soumis à un test, ou qu'un test n'ait rien révélé à l'arrivée au travail, ne diminue absolument en rien l'obligation d'appliquer les normes professionnelles les plus élevées pendant le reste du voyage.

M. Nault: Dans le cas de tests visant à déceler la présence de drogue, contrairement à ceux qui visent à détecter la présence d'alcool, en particulier l'alcooltest qui sont beaucoup plus faciles à administrer, je suppose, on ne pourrait évidemment pas déterminer immédiatement si l'employé a un problème ou non. Il faudrait donc lui permettre de continuer à travailler.

M. Linn: Oui, les résultats d'un tel test n'arriveraient, évidemment, que quelques jours après. . .

M. Nault: Je voudrais discuter un peu d'une autre question qui m'intéresse particulièrement, la notion de motif valable. J'ai l'impression que les règlements applicables à cette notion seront aussi épais que ceux ayant trait à la TPS. Ils le seront, parce que nous n'arriverons pas à définir avec précision la notion de ce qui constitue une juste cause.

Comme vous le savez mieux que quiconque, j'en suis sûr, il y a dans le domaine du transport ferroviaire bien des activités qui peuvent être dangereuses, du travail dans la cour de triage au changement d'aiguillage, en passant par les manoeuvres sur les wagons fermés. Qu'est-ce qui peut justifier de soumettre des employés à un test aléatoire après un accident? Il y a tellement de raisons possibles à un accident. En tant que législateur, je me demande où fixer la limite pour être juste. Doit-on donner beaucoup de latitude aux superviseurs? Lorsqu'un employé se présente au travail les cheveux ébouriffés, un matin, par exemple, qu'il a l'air un peu différent, est-ce un motif valable pour le soumettre à un test?

Je sais que mon exemple est ridicule, mais cela arrive parfois. Bien des employés du transport ferroviaire aiment boire de la bière non-alcoolisée, je le sais. Nous avons l'habitude de le faire pour plaisanter. Cela faisait enrager les surveillants, mais cette bière ne contenait aucun alcool. C'est un exemple que je voulais mentionner.

Une voix: Quel est votre matricule?

M. Nault: 477214. Nos surveillants enrageaient, mais ce n'était qu'un simple rafraîchissement, quoique l'odeur laissait supposer bien autre chose.

C'est un exemple que je donne, parce que ce sont des choses qui arrivent. Ce sera probablement l'une des plus grandes difficultés que poseront les tests aléatoires, alors que, selon moi, les tests effectués régulièrement chaque année à l'occasion de l'examen médical sont parfaitement acceptables, car j'estime que la sécurité dans les transports ferroviaires est très importante. Comment voyez-vous les choses?

[Text]

Mr. Linn: For-cause testing would be applied when a supervisor has reason to believe an employee is under the influence of drugs or alcohol. Those reasons would be strictly informed, trained-laymen's evidence about the way the individual is behaving and in fact the way his breath might smell. I would suggest you first let the guy know it is non-alcoholic, not later.

Mr. Nault: I just used that example.

My last question on this particular scenario is this. Is CP in favour of doing this for management too? As you know, in certain terminals there is only one key official, or there are two key officials, per shift, and therefore they are "unsupervised" themselves, even though they are supervisors. Will you go along with drug-testing them the same as everybody else in the work force? I believe simply they are just as important and safety sensitive as everybody else. How would you propose to do that? Would it be every four years, or every year, or every quarter of the employees every year? How would you do that?

Mr. Linn: The simple answer to the question is yes. In our submission to Transport Canada we show the positions we believe are safety sensitive, including those who supervise the work of employees in the running trades and in the car inspection, track maintenance, signals, and dispatching areas. So, yes, we would, and we would do it on the same basis as the employees they are supervising.

Mr. Nault: I am curious about this one last thing. I never did ask CN this. I must have forgotten. Have you people looked at what you classify as sensitive versus non-sensitive?

Mr. Linn: Yes.

Mr. Nault: Could you tell us—or submit it later on, if you like—who they would be? I am sure trainmen and engineers are in that sensitive area, and a dispatcher would be also, but I am sure there are employees working within the office who would not be in that category. I would be interested in knowing.

• 1700

Mr. Linn: In general, it is running trades people, carmen who perform inspection work in the yards, maintenance of way employees, including signal people, and the supervisors who are responsible for their work.

We have submitted detailed lists to Transport Canada, but in general those are the categories. Sorry—I left out dispatchers and operators.

The Chairman: Without getting into the detailed breakdown of each category in terms of your total complement of individuals, how does that balance off or compare in terms of the total, in global figures?

Mr. Linn: About 13,000 employees are in safety-sensitive positions. We employ about 22,000 people.

The Chairman: So of the 22,000, 13,000 would be within your definition of the safety-sensitive positions.

[Translation]

M. Linn: Les tests pour motif valable seront effectués lorsqu'un surveillant aura des raisons de soupçonner qu'un employé est sous l'effet de la drogue ou de l'alcool. Ces raisons devront être justifiées et auront trait au comportement de l'employé, et peut-être à son haleine. Ce serait une bonne idée que de dire qu'il s'agit d'une boisson non-alcoolique auparavant et non après coup.

M. Nault: Ce n'était qu'un exemple que je donnais.

Voici ma dernière question à ce sujet. Êtes-vous en faveur de la même formule pour les gestionnaires? Comme vous le savez, dans certaines gares, il n'y a parfois qu'un seul responsable, ou parfois deux par poste, et bien que ces employés soient des surveillants il n'y a personne pour les surveiller, en quelque sorte. Faudrait-il les soumettre aux mêmes règles que tous les autres employés? Il me semble que leurs fonctions sont tout aussi importantes pour la sécurité. Que proposez-vous à cet égard? Faudrait-il les obliger à se soumettre à des tests tous les quatre ans, ou soumettre le quart d'entre eux à des tests chaque année? Que recommandez-vous?

M. Linn: Pour vous répondre brièvement, je vous dirai tout simplement que oui. Dans le mémoire que nous avons présenté à Transport Canada, nous énumérons les postes susceptibles d'affecter la sécurité des transports, et nous incluons parmi ces postes ceux des surveillants affectés à l'inspection des wagons, à l'entretien des voies, aux signaux et aux activités de répartition. Oui, nous recommandons que la formule des tests de dépistage s'applique à eux de la même façon qu'aux employés.

M. Nault: Une dernière chose m'intrigue. Je n'ai pas demandé aux représentants du CN ce qu'ils en pensaient. J'ai dû oublié. Avez-vous fait la distinction entre les emplois susceptibles d'affecter la sécurité et ceux qui ne le sont pas?

M. Linn: Oui.

M. Nault: Pourriez-vous nous dire à quelle conclusion vous en êtes venu? Les employés de bord et les mécaniciens sont sûrement des postes susceptibles d'affecter la sécurité, et celui de répartiteur aussi, je suppose, mais pour les employés de bureau, ce serait probablement autre chose, n'est-ce pas? J'aimerais savoir à quelle conclusion vous en êtes arrivé.

M. Linn: D'une manière générale, ce sont les employés du personnel navigant, ceux qui sont affectés à l'inspection dans les gardes de triage, les employés affectés à l'entretien des voies, les signaleurs et leurs surveillants.

Nous avons présenté des listes détaillées à Transports Canada, mais en général, ce sont les catégories visées. Je m'excuse—j'ai oublié les répartiteurs et les opérateurs.

Le président: Sans aller dans les détails pour chaque catégorie, quelle portion de votre effectif total ces employés représentent-ils?

M. Linn: Environ 13,000 employés occupent des postes susceptibles d'affecter la sécurité du transport. Nous avons en tout environ 22,000.

Le président: Donc, de ces 22,000 employés, 13,000 occupent des postes susceptibles d'affecter la sécurité du transport.

[Texte]

Mr. Schneider: I noticed that my honourable friend opposite was saying that in order to define the word "just" in "just cause" you would need a document as thick as the definition of goods and services taxes, and indicated that there was a pile of documents a foot thick. I actually think, first of all, he was referring to the federal sales tax, the FST.

Second, I note with great delight that there is a definition so concise for the word "just" that it applies directly to the same definition for GST.

Mr. Nault, if you wish to know anything more about GST—

I have some very grave concerns with respect to testing. The community that I come from had quite a PCB scare. They tested for the presence of PCBs in a water reservoir and it came back that the test was positive. This caused us very great concern until such time as the second test which occurred revealed that the PCBs they had tested for and found were present on the testing equipment that they were using. We are talking about measuring some extremely minute quantities, the presence thereof. And as a result, I am... and besides, I do not like legislation because it takes too much time in the House of Commons.

Because there are differences in the forms of public transportation and hauling, do you think government's role should perhaps be to legislate a requirement of those who are involved in public transportation to assure the safe transportation of the public? Should they simply leave it at that and have a reporting mechanism whereby, in order to get your licence, the requirement be that once a year you would report on the program and activities that you have involved your corporation in which assures public safety?

Mr. Linn: That is a nice ideal and it is one that we worked towards when the Railway Safety Act was being debated and considered.

We do not seem to be in a position of being allowed the freedom to do it in the way that you suggest. My answer to your question is yes. I think the company I work for is very definitely responsible enough to carry on its business in that way. But with specific direction to the question of drug testing, I do not believe without legislation we can do it, and I believe that it will have a significant deterrent effect on the use of drugs and alcohol in the transportation industry.

Mr. Kristiansen: Thank you very much for your submission. I just wanted to get a few things clear. I think on page 13, dealing with known use, you say in sentence 2 that an employee who tests positive for drugs or alcohol during any of the other tests—other tests would include everything other than periodic tests—would be dealt with as having violated rule G and would be dismissed. Certainly neither the preliminary drug testing, the immuno-assay, nor even the secondary testing has been suggested to test for impairment.

• 1705

Mr. Linn: I agree.

Mr. Kristiansen: I think it is also well established that you can show positive even if you have been travelling in a car or have attended a party some three weeks earlier, in some instances. I can understand why that would give cause

[Traduction]

M. Schneider: Mon honorable ami, de l'autre côté, disait qu'il faudrait probablement une pile de documents d'un pied d'épaisseur pour définir la taxe sur les produits et services. Mais je pense qu'il voulait plutôt parler de la taxe de vente fédérale.

Deuxièmement, je suis heureux de constater qu'il y a une définition du mot «valable» qui convient parfaitement à la TPS.

Monsieur Nault, si jamais vous avez besoin de précision au sujet de la TPS. . .

J'ai de très graves inquiétudes au sujet des tests de dépistage en question. Dans la collectivité où j'habite, nous avons eu toute une frousse à cause des BPC. On a fait des tests pour détecter la présence de BPC dans notre réservoir d'eau, et le résultat était positif. Nous étions très inquiets de la chose jusqu'à ce qu'un deuxième test révèle que les BPC dont on avait décelé la présence se trouvaient sur l'équipement ayant servi à effectuer les tests. Il s'agit de mesurer des quantités vraiment infimes de matières. . . et en outre je n'aime pas légiférer à la Chambre des communes, parce que cela prend trop de temps.

Compte tenu des différences qui existent entre les divers modes de transports, ne suffirait-il pas que le gouvernement exige que les sociétés de transports publiques assurent la sécurité du transport? Ne devrait-on pas tout simplement exiger, comme condition pour l'obtention de leur licence, que les sociétés, une fois par année, présentent un rapport au sujet de leurs programmes et de leurs activités ayant trait à la sécurité du public?

M. Linn: C'est un bel idéal que nous avons cherché à concrétiser lorsque nous avons débattu de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Mais on ne semble pas vouloir nous permettre de fonctionner comme vous le dites. Je vous réponds toutefois que oui, la société pour laquelle je travaille a suffisamment le sens de ses responsabilités pour le faire. Toutefois, pour ce qui est des tests de dépistage des drogues, sans loi, je ne pense pas que ce soit possible, et je crois qu'une loi aura un effet de dissuasion importante à l'égard de la consommation des drogues et de l'alcool dans le domaine des transports.

M. Kristiansen: Merci beaucoup de votre exposé. Je veux obtenir quelques précisions. À la page 13 de votre mémoire, au sujet de la consommation reconnue, vous dites qu'un employé chez qui on aurait décelé la présence de drogues ou d'alcool au cours d'un autre test—tout autre test autre qu'un test périodique—serait considéré comme quelqu'un qui aurait violé la règle G, et serait démis de ses fonctions. Évidemment, on n'a proposé ni le test préliminaire, le test de dosage immunologique, ni le test secondaire pour déceler le degré d'intoxication.

M. Linn: Je suis d'accord.

M. Kristiansen: Je pense qu'il est également reconnu qu'il est possible d'avoir un résultat positif après avoir simplement voyagé dans une voiture ou assisté à une réception trois semaines auparavant, dans certains cas. Je

[Text]

for suspicion, but it seems a bit much, based on that kind of evidence, unless there is some way we can get at more conclusive evidence, and maybe technically some day we will be able to do that, to suspend or discharge, at least, based on a test that does not tell you what you really want to know.

Mr. Linn: The test for drugs, as I understand it, is a test for the presence of the drug in the individual's system. The way I interpret rule G, the presence of that substance is a violation.

Mr. Kristiansen: It does not show that you are impaired.

Mr. Linn: No, sir, it does not. As I said, if I may make two points, first of all, rule G is an absolute prohibition.

Mr. Kristiansen: Within a certain period.

Mr. Linn: It is an absolute prohibition against the use of drugs or alcohol while an employee is on duty.

Mr. Kristiansen: Yes, but I am saying the use may not even have been willing use. Three weeks before, the employee could have been at a party at which marijuana was being smoked, show up as a positive test result while he is on duty, but in no way show impairment, and it does not even prove that he willingly took anything at all.

Mr. Linn: I know I am repeating myself, but the test only indicates the presence of the substance. A positive test on a breathalyser does not necessarily imply impairment, but it certainly costs you your driver's licence and a lot more besides if it is over a certain level.

Mr. Kristiansen: Yes, but then it gives us a reading. That is the difference between the technology of alcohol testing and all the various types of drug testing we have heard about and will hear more testimony about. It seems to me that there ought to be a caveat even there in the administration of rule G with regard to drug testing, seeing that the testing mechanisms are so absolutely flawed and really do not tell us what we need to know in order to make a judgment about the employee.

Mr. Linn: The test is for the presence of a substance. As I envisaged a testing system that might be put in place, it would have the split sample and the two tests, the initial screen and a subsequent gas chromatography, or whatever those tests are.

Mr. Kristiansen: I am having trouble with them too.

Mr. Linn: If those tests were positive, the medical review officer would contact the employee to find out whether there was a legal or medical or other reason for the substance being in his system before the supervisor or the company

[Translation]

comprends que cela peut entraîner des soupçons, mais il me semble un peu exagéré de suspendre ou de congédier quelqu'un en se fondant sur un test qui ne révèle pas vraiment ce qu'on veut savoir, à moins qu'il soit possible d'obtenir des preuves plus concluantes, ce que les nouvelles techniques nous permettront peut-être de faire un jour.

M. Linn: À ce que je sache, les tests de dépistage des drogues permettent de déterminer la présence de ces drogues dans le système. D'après mon interprétation de la règle G, la présence même d'une de ces substances constitue une contravention à cette règle.

M. Kristiansen: Mais cela ne prouve pas que les facultés de l'employé en question sont affaiblies.

M. Linn: Non, vous avez raison. Comme je l'ai dit, si vous me permettez d'apporter deux précisions, tout d'abord, la règle G constitue une interdiction absolue.

M. Kristiansen: Pendant une période donnée.

M. Linn: Il s'agit d'une interdiction absolue de consommer de l'alcool ou des drogues pendant que l'employé est en poste.

M. Kristiansen: Oui, mais d'après moi, cette consommation peut avoir été tout à fait involontaire. L'employé peut être allé trois semaines auparavant à une réception où quelqu'un fumait de la marijuana et obtenir un résultat positif s'il subit un test, alors qu'il est en fonction, même si ses facultés ne sont absolument pas affaiblies, et ce test ne permet même pas de prouver s'il a volontairement consommé des substances interdites.

M. Linn: Je sais bien que je me répète, mais ces tests n'indiquent que la présence de ces substances. Un résultat positif à l'ivressomètre ne dit pas nécessairement un affaiblissement des facultés, mais il vous coûte certainement votre permis de conduire et bien davantage, si le test révèle un niveau plus élevé que celui qui est normalement toléré.

M. Kristiansen: Oui, mais il y a justement cette question de degré. Il y a toute une différence entre les techniques de dépistage de l'alcool et les divers types de tests de dépistage des drogues dont nous avons entendu parler, et sur lesquels nous entendrons encore d'autres témoignages. Il me semble qu'il faudrait faire preuve de prudence même pour l'application de la règle G au sujet des tests de dépistage des drogues puisque les mécanismes d'application de ces tests sont gravement imparfaits et que ceux-ci ne nous permettent pas vraiment de savoir ce qu'il faudrait savoir pour pouvoir poser un jugement sur un employé.

M. Linn: Ces tests permettent de déterminer la présence des substances dans l'organisme. Le système de dépistage qui pourrait être mis en place, selon moi, devrait comporter la prise d'un échantillon fractionné et les deux tests, c'est-à-dire le test initial et la chromatographie en phase gazeuse, ou les tests utilisés, quels qu'ils soient.

M. Kristiansen: Ces tests me posent un problème aussi.

M. Linn: Si ces tests donnaient un résultat positif, le médecin chargé du dossier communiquerait alors avec l'employé pour savoir s'il y a une raison, juridique, médicale ou autre, pour expliquer la présence de cette substance dans

[Texte]

were made aware that there had been a positive. As I see the testing system working, it is only with a confirmed positive, verified through the medical review officer, that we would consider it a violation of rule G.

Mr. Kristiansen: The problem I am trying to bring to your attention is that even with a confirmed positive by going into the chromatography, into the secondary testing, that still does not say anything about impairment, or it does not indicate whether the person voluntarily or knowingly subjected himself to any substance or how long ago it was. It places us all in a real quandary, because even though the security of the traveling public has to be a major consideration to a corporation such as yourself and to all of us, when you infringe on somebody's rights and place their livelihood at stake, there has to be some degree of certainty as to why we are doing it or for what reason.

Mr. Linn: The reason, as you have described, is that the substance is present in their system at the time they were on duty.

Mr. Kristiansen: Yes.

Mr. Linn: The deterrent effect of having that test and that possibility in front of people will, in my opinion, make a positive contribution to safety in transportation.

Mr. Kristiansen: To take it a step further then, in point 7, in conclusion:

However, it is vitally important, in our view, that nothing in the strategy or the resulting legislation should restrict the employer from imposing an absolute prohibition against the use of drugs or alcohol by an employee on or subject to duty.

I have a lot of CPR and railway employees in my constituency, and I usually stay at the home of one whenever I am up there. It seems to me that they are virtually always subject to duty.

• 1710

Mr. Nault: Do not give them the name.

Mr. Kristiansen: We do not engage in self-abuse.

Mr. Linn: Through arbitration, subject-to-duty has become a carefully and closely defined phrase. I think it is a better way of dealing with off-duty use than the eight-hour rule would be. An employee who gets a call four or five hours after having a glass of beer with a meal would not, I believe, be in violation of the arbitrator's definition of subject-to-duty in rule G. He would be in violation of the proposed eight-hour rule, however.

Mr. Kristiansen: You also have a problem with the eight-hour rule. I understand this because it is a real difficulty. Earlier—

[Traduction]

l'organisme de l'employé, avant que le surveillant ou l'employeur de celui-ci soit mis au courant des résultats positifs du test. De la façon dont j'envisage le fonctionnement du système de tests de dépistage, ce n'est qu'après confirmation des résultats positifs de ces tests, et vérification par un médecin, que nous considérerions qu'il y a une contravention à la règle G.

M. Kristiansen: Ce que j'essaie de vous faire remarquer, c'est que même si l'on confirme les résultats positifs de ces tests en procédant à la chromatographie, c'est-à-dire au test secondaire, cela ne permet toujours pas de prouver que les facultés de l'employé en cause étaient affaiblies ou que celui-ci a volontairement ou en toute connaissance de cause consommé une substance interdite, ni depuis combien de temps. Cela nous place tous dans une situation très difficile parce que, même si la sécurité des voyageurs doit constituer une considération primordiale pour les entreprises comme la vôtre, et pour nous tous, il faut être certain de ce qu'on fait, et des raisons pour lesquelles on le fait, quand on empiète sur les droits de quelqu'un et que son gagne-pain même en est menacé.

M. Linn: Comme vous l'avez dit, la raison, c'est que des substances interdites sont présentes dans leur organisme au moment où ces employés sont en poste.

M. Kristiansen: Oui.

M. Linn: L'effet dissuasif de ces tests permettra d'après moi d'améliorer sensiblement la sécurité dans les transports.

M. Kristiansen: Allons donc un peu plus loin; vous dites au point 7 de votre mémoire, en conclusion :

Cela dit, il est essentiel, selon nous, que la stratégie ou la législation qui en découlera n'empêche d'aucune façon l'employeur d'imposer une interdiction absolue à l'égard de la consommation de drogues ou d'alcool par un employé en poste ou appelé à l'être».

Il y a dans ma circonscription beaucoup d'employés des chemins de fer, et notamment du CP, et j'habite généralement chez l'un deux quand je vais là-bas. Il me semble qu'ils sont à peu près toujours susceptibles d'être rappelés au travail.

M. Nault: Ne leur donnez-vous pas son nom.

M. Kristiansen: Nous ne pratiquons pas l'autocritique.

M. Linn: L'expression «susceptible d'être rappelé au travail» a été définie très précisément par arbitrage. Je pense que cette règle est préférable à la règle des huit heures pour s'attaquer au problème de la consommation en dehors des heures de travail. Un employé qui serait appelé quatre ou cinq heures après avoir bu un verre de bière avec son repas ne serait pas, d'après moi, en contravention de la définition donnée par l'arbitre de la disposition sur le rappel au travail, dans la règle G. Il serait cependant en contravention de la règle des huit heures que l'on a proposée.

M. Kristiansen: La règle des huit heures vous pose également un problème. Je vous comprends parce que c'est effectivement un problème. Un peu plus tôt. . .

[Text]

The Chairman: Mr. Linn, Mr. Kristiansen is right. CN, CP, Mr. Abbott of the brotherhood—you are all against the eight-hour rule and you all support rule G. The testimony given this afternoon and earlier implied it is even more draconian than the eight-hour rule.

Mr. Linn: If draconian means you do not come to work under the influence and you are subject to dismissal, then—

The Chairman: No, draconian in the sense of it even being in your system. Anyway, it is interesting that the three of you—the two railways and the union—all see eye to eye on it.

Mr. Kristiansen: On page 2 you refer to a task force report which followed the Forget commission, I gather. Point 6 of the task force recommendations was “random testing of designated employees not on duty”. What is your position on that?

Mr. Linn: We did not support it at that time and we do not support it now.

Mr. Kristiansen: You did not then, and you do not now. I wanted to be clear on that. Thank you.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, my questions have been answered by the people here.

We were supposed to get the Dubin report by the end of April, but we did not. Perhaps we could ask—

The Chairman: Do not hold your breath.

Mr. Comuzzi: —the Chief Justice when that is coming, because I think it is important.

I have had the occasion to deal with some of the people who have been through the CPR employee assistance program and whatever you are doing must be pretty good, because these people have recovered and are leading very fruitful lives. I am impressed with the people I have met who have gone through the employee assistance program at the CPR. I think it is a very good program.

Mr. Linn: Thank you very much. We are proud of it—

Mr. Comuzzi: I am sure you are.

Mr. Linn: —although most of the credit belongs to the people who have helped themselves.

The Chairman: Mr. Comuzzi, that was a very generous and interesting comment.

Mr. Nault: Mr. Chairman, we do not seem to reflect on this and it gets back to economics. Can anybody tell us how much it costs a company of your size to implement mandatory testing of that magnitude? I am told it is not a cheap process. Would it not be more beneficial to enhance our EAP programs, rather than go through this exercise of mandatory testing which seems very expensive? I have never received a concrete answer and I would love to know how

[Translation]

Le président: Monsieur Linn, M. Kristiansen a raison. Le CN, le CP et M. Abbott de la Fraternité. . . vous êtes tous contre la règle des huit heures et pour la règle G. Pourtant, les témoignages que nous avons entendus cet après-midi et auparavant nous permettent de croire que cette règle est encore plus draconienne que la règle des huit heures.

M. Linn: Si vous entendez par «draconienne» que les employés qui se présentent au travail sous l'influence d'une substance interdite risquent le congédiement, alors. . .

Le président: Non; quand je dis «draconienne», c'est parce que les tests permettent seulement de déceler la présence de ces substances dans l'organisme. De toute façon, il est intéressant de constater que les deux sociétés ferroviaires et le syndicat sont d'accord sur ce point.

M. Kristiansen: Vous parlez à la deuxième page de votre mémoire du rapport d'un groupe de travail qui a suivi la commission Forget, si je comprends bien. La sixième recommandation de ce groupe de travail portait sur «des tests administrés au hasard à des employés désignés qui ne sont pas au travail». Que pensez-vous de cette recommandation?

M. Linn: Nous ne l'avons pas appuyée à l'époque et nous ne l'appuyons pas davantage maintenant.

M. Kristiansen: Vous ne l'aviez pas appuyée alors et vous ne l'appuyez pas maintenant. Je voulais en être bien certain. Merci.

M. Comuzzi: Monsieur le président, les témoins ont déjà répondu à mes questions.

Nous devons recevoir le rapport Dubin à la fin d'avril, mais nous ne l'avons pas reçu. Nous pourrions peut-être demander. . .

Le président: N'y comptez pas trop.

M. Comuzzi: . . .au Juge en chef quand nous allons l'avoir, parce que je pense que c'est important.

J'ai déjà rencontré certaines des personnes qui ont bénéficié du Programme d'aide aux employés du CP-Rail. Je ne sais pas au juste en quoi consiste le programme, mais il doit être très bon parce que ces gens sont maintenant guéris et mènent une vie très productive. Je dois dire qu'ils sont impressionnants. À mon avis, le programme d'aide aux employés du CP est excellent.

M. Linn: Merci beaucoup. Nous en sommes fiers. . .

M. Comuzzi: J'en suis sûr.

M. Linn: . . .bien que ce sont les gens qui se sont aidés eux-mêmes qui méritent vos félicitations.

Le président: Monsieur Comuzzi, ce commentaire était très généreux et très intéressant.

M. Nault: Monsieur le président, je voudrais parler de l'aspect économique de la question, dont personne ne semble faire de cas. Quelqu'un pourrait-il me dire combien qu'il en coûte à une entreprise de votre taille pour mettre sur pied un système aussi vaste de dépistage obligatoire? On m'a dit que ce n'était pas bon marché. Ne serait-il pas plus avantageux d'améliorer les programmes d'aide aux employés plutôt que de prévoir des tests obligatoires de dépistage qui semblent

[Texte]

much it would cost you to implement this in the manner you were talking about. Do you have that number and would you care to divulge that number? I am interested in knowing what effect it would have on your bottom line.

Mr. Linn: I do not have the number. We could develop it based on what it costs us for testing in the U.S., but that is a much smaller population and I suspect we would get a "bulk discount" in this country.

It would be expensive but to move to the next step of your question, we are doing—without regard to cost—everything we think is reasonable and useful in promoting our employee assistance program. It is not a question of throwing money at it. That will not solve the problem.

• 1715

Mr. Nault: Why are both the labour movement and the companies in the transportation industry in Canada against legislated employee assistance programs? I find that very difficult to understand, based on the fact that all the companies we have talked are interested in mandatory testing that is legislated but they are not interested in employee assistance programs, which are really the broad brush of a lot of issues that we talk about, not only drugs and alcohol but also financial and social breakdowns of families and all that situation that would affect a man's work when he is at work. I am just interested to know why everybody seems so dead against that.

Mr. Lynn: The minister's initiative was for access to employee assistance programs, and we certainly support that. We believe that employee assistance programs can do a lot both for the individual and for safety in the workplace, and for the company as well.

The Chairman: The question was: why not have legislation on it? Everyone seems to be reluctant, both the companies and the unions, to have it set out and defined in legislation. I will let you answer the question because I think I know what the answer is.

Mr. Nault: The reason why I asked is because I am of the belief—again I go back to my experience working for your company—that since the employee assistance program was implemented not too many years there has been a drastic improvement and change in the attitudes of workers as it relates to putting up with anybody under the influence of a substance. Therefore, I commend you on it. It is working. Why is everybody so dead against having it mandatory, because it does work? In some industries they are not doing as good a job as you might be doing in your industry. Therefore there is not that across-the-board education that is necessary to train the new employees who are coming into the work force that it is totally unacceptable to go with a fellow employee under the influence.

[Traduction]

très coûteux? Personne ne m'a jamais répondu de façon concrète et j'aimerais bien savoir combien qu'il vous en coûte pour appliquer ce programme de la façon dont vous nous avez parlé. Avez-vous des chiffres à ce sujet et seriez-vous prêt à nous les faire connaître? J'aimerais savoir quel effet cela peut avoir sur votre marge de profit.

M. Linn: Je n'ai pas de chiffre. Nous pourrions établir des données en fonction de ce que cela nous coûte pour ces tests aux États-Unis, mais cela ne touche qu'une population restreinte et je suppose que nous pourrions avoir une «remise sur quantité» ici.

Ce système serait coûteux mais, pour passer au deuxième volet de votre question, nous faisons tout ce que nous jugeons raisonnable et utile, quels qu'en soient les coûts, pour améliorer notre programme d'aide aux employés. Il ne s'agit pas tout simplement d'y englober beaucoup d'argent. Cela ne permettra pas de résoudre le problème.

M. Nault: Pourquoi les syndicats et les compagnies de transports sont-ils contre l'adoption d'une loi sur les programmes d'aide aux employés au Canada? Je trouve cela très difficile à comprendre étant donné que toutes les sociétés à qui nous avons parlé tiennent à ce que la loi prévoit des tests de dépistage obligatoires, mais ne sont pas intéressées aux programmes d'aide aux employés, qui permettent pourtant de répondre de façon générale à beaucoup de problèmes dont nous parlons ici, non pas seulement la consommation de drogues et d'alcool mais également les problèmes financiers ou sociaux qui peuvent entraîner le démantèlement d'une famille, et tous les autres cas de ce genre qui sont susceptibles de nuire au rendement de l'employé. J'aimerais simplement savoir pourquoi tout le monde semble tellement opposé à cette possibilité.

M. Linn: L'initiative prise par le Ministre visait à favoriser l'accès aux programmes d'aide aux employés, ce à quoi nous sommes certainement favorables. Nous pensons que ces programmes peuvent donner de très bons résultats, tant pour les employés visés que pour la sécurité au travail et pour les intérêts de l'entreprise.

Le président: Alors pourquoi ne pas vouloir de dispositions législatives à ce sujet? Tout le monde, que ce soit les entreprises ou les syndicats, semble préférer que cela ne soit pas fixé par législation. Je vais vous laisser répondre à cette question parce que je pense que j'en connais la réponse.

M. Nault: Si je vous pose cette question, c'est que je crois, grâce encore une fois à mon expérience de travail pour votre entreprise, que depuis la mise en oeuvre du programme d'aide aux employés il y a quelques années, on a noté une amélioration considérable dans l'attitude des travailleurs, qui ne sont plus aussi prêts qu'auparavant à endurer des collègues intoxiqués. Par conséquent, je vous félicite pour ce programme. Il fonctionne bien. Mais pourquoi tout le monde s'oppose-t-il tellement à ce qu'il devienne obligatoire puisqu'il fonctionne? Certains secteurs n'ont peut-être pas des programmes aussi bons que le vôtre. Par conséquent, les nouveaux employés qui arrivent dans ces secteurs ne sont pas nécessairement sensibilisés au fait qu'il est totalement inacceptable de tolérer qu'un collègue soit intoxiqué.

[Text]

Again, Mr. Linn, I ask you that because it contradicts itself. You want to drug test the heck out of everybody but you do not seem to want to put in legislation to educate people that it is not acceptable to do what they are doing, if it is happening at all. That is why I come back to it, Mr. Chairman, because I am still kind of miffed as to how that sort of slipped through the cracks.

Mr. Linn: I do not think that "wanting to drug test the heck out of everybody" is a fair characterization of the position taken.

As far as employee assistance programs are concerned, I believe we have something that works. I would not wish to see it made more bureaucratic, made more arduous, more difficult by legislation that is too detailed. Legislation that requires an employee assistance program and lets us develop and evolve a program with the people involved, with the employees' representatives, I would say would be worth while. Legislation that is supported by regulation that specifies in detail exactly what you have to do to put a program in place I would think is unnecessary and, to some extent, counterproductive.

The Chairman: Do you not negotiate this from time to time with the unions?

Mr. Linn: We negotiate—negotiate may not be the right word—but we discuss, we accept the input. We have equal representation on the senior advisory committee from the unions, and my commitment to them is that we need their support, and that they are obviously free to leave the committee and to withdraw their support from the program if it is not working in a way they find suitable for their members.

The Chairman: But you have flexibility, whereas you might be a little concerned if it was government imposed.

Mr. Linn: Yes, sir.

Mr. D.V. Brazier (Assistant Vice-President, CP Rail): I think Mr. Linn indicated earlier that there is serious doubt as to whether the testing being proposed, and the strategy, could take place without legislation to start with, so there may well be a legal need for legislation to allow employers to undertake testing.

With respect to the EAPs, we indicated on page 9 of our submission that there has been a recent study by Labour Canada which indicates that 98% of all employees in federally regulated industries are already covered by an EAP. Clearly there is not a problem there. I mean, if 28% showed up with EAPs, there might well be a vacuum there that has to be addressed. Where 98% of all employees are covered by EAPs, clearly there is no need for legislation.

[Translation]

Encore une fois, monsieur Linn, je vous pose la question parce qu'il y a là une contradiction. Vous voulez administrer des tests de dépistage à tout le monde, mais vous ne semblez pas vouloir que le gouvernement légifère pour sensibiliser les gens au fait que leur comportement n'est pas acceptable, s'ils consomment des substances interdites. C'est pourquoi j'insiste sur ce point, monsieur le président, parce que je n'en reviens pas de voir combien il est passé inaperçu.

M. Linn: Je ne pense pas que vous ayez tout à fait raison de dire que nous voulons administrer des tests de dépistage à tout le monde.

En ce qui concerne les programmes d'aide aux employés, je pense que nous avons un programme qui fonctionne bien. Je ne voudrais pas que des dispositions législatives trop détaillées à ce sujet le rendent encore plus difficile d'application et plus lourd, du point de vue bureaucratique. Je dirais que si cette loi sur l'application obligatoire de programmes d'aide aux employés nous permettait d'élaborer ce programme en collaboration avec les personnes visées, c'est-à-dire les représentants des employés, elle pourrait être utile. Mais une loi qui s'appuierait sur des règlements précisant dans les détails tout ce que nous devrions faire pour l'application du programme serait d'après moi inutile et, dans une certaine mesure, nuisible.

Le président: Est-ce que vous ne négociez pas cette question régulièrement avec les syndicats?

M. Linn: Oui, nous négocions; mais je ne devrais peut-être pas parler de négociations, puisqu'il s'agit plutôt de discussions. Nous acceptons le point de vue des employés. Les syndicats sont représentés à part égale au sein du Comité consultatif supérieur et je leur ai bien fait comprendre que nous avons besoin de leur appui et qu'ils sont de toute évidence libres de quitter le Comité et de retirer leur appui au programme s'il ne fonctionne pas d'une façon qui réponde aux besoins de leurs membres.

Le président: Mais vous avez une certaine latitude et vous craignez un peu ce qui pourrait se passer si ce programme était imposé par le gouvernement.

M. Linn: Oui, monsieur.

M. D.V. Brazier (vice-président adjoint, CP Rail): Je pense que M. Linn a indiqué tout à l'heure qu'il est loin d'être certain que les tests proposés, et d'ailleurs toute la stratégie présentée, pourraient être mis en place sans dispositions législatives; il est donc très possible qu'il soit nécessaire de légiférer pour permettre aux employeurs d'administrer ces tests.

Quant aux programmes d'aide aux employés, nous avons indiqué à la page 8 de notre mémoire qu'une étude réalisée récemment par Travail Canada sur les PAE au sujet des organismes qui relèvent de la compétence fédérale révèle que 98 pour cent des employés ont accès à un programme de ce genre. Il est donc évident qu'il n'y a pas de problèmes dans ce secteur. Si seulement 28 p. 100 des employés avaient accès à un PAE, cela pourrait fort bien dire qu'il y a là une lacune à combler. Mais puisque 98 p. 100 des employés sont visés par un programme de ce genre, il n'est de toute évidence pas nécessaire de légiférer.

[Texte]

[Traduction]

• 1720

Mr. Nault: Mr. Chairman, one of my favorite topics is EAPs. I just want to touch on that, and this is the sort of thing I have asked before.

If EAPs are working so well—98% of people have them; they are effective and they are working as great as everybody who has come forward has said—we are really wasting our time here because there is no need. If you educate people that it is not acceptable to go to work with a fellow employee... which is part of the EAP program, that will not happen. That individual will then get help, so there is no need to have mandatory drug testing. If you can see it in that light, obviously the EAPs are not working up to their potential; therefore, there is room for improvement. Let us put it that way.

I am suggesting that if this is the case, maybe the “loosey-goosey”, no regulations, is not efficient enough to give you the little push you need to make sure that, yes, we do have mandatory... For example, we get so many films every year to show us the effects of going to work impaired. It is really intended to scare the living hell out of you and it does work. Maybe we do not get those enough. I am just suggesting that there seems to be a contradiction here. Everyone who has come forward has said the EAPs are the greatest thing they have ever seen, but on the other hand say to do mandatory drug testing because there is a problem.

Mr. Linn: We would never suggest that there is not room for improvement in our EAP. Jointly with the unions we were working towards bringing that improvement about, and we do it consistently.

Mr. Nault: That is what Mr. Brazier said, that there are EAP programs for 98% in the industry.

Mr. Linn: Unfortunately, that does not address the quality of the program or its effectiveness.

Mr. Nault: Exactly.

Mr. Linn: My position is that we can address more effectively a program that will work well than can regulations that have to apply across the board to every transportation industry.

The Chairman: Just before concluding, Mr. Linn, to follow up what Mr. Nault mentioned, you mentioned the American experience. Were you talking about your employees south of the border? Perhaps you can clarify that, because I notice that in your brief you do have post-accident testing in the United States as they require it. Of course, you do not have it in Canada at the moment. I just wondered, to get some ballpark figure, if it would be possible to send a

M. Nault: Monsieur le président, les PAE sont un des mes sujets préférés. Je voudrais seulement en dire un mot encore, et j'ai déjà posé des questions à ce sujet.

Si les PAE fonctionnent tellement bien, puisque 98 p. 100 des employés y ont accès, s'ils sont vraiment efficaces et qu'ils fonctionnent aussi bien que tout le monde le dit, nous perdons notre temps ici parce que le besoin n'est pas là. Si l'on fait bien comprendre aux gens qu'il est inacceptable de tolérer un collègue... ce qui fait partie du Programme d'aide aux employés, cela ne se produira pas. Ce collègue va demander de l'aide, et il n'est donc pas nécessaire de procéder à des tests obligatoires de dépistage. Si on peut regarder la question de ce point de vue, on se rend compte que les PAE ne fonctionnent pas aussi bien qu'ils le pourraient; il y a donc place pour l'amélioration, si je puis dire.

Si c'est effectivement le cas, la liberté totale, c'est-à-dire l'absence de règlements, n'est peut-être pas assez efficace pour inciter les entreprises à mettre sur pied des programmes de dépistage obligatoire... Par exemple, on présente chaque année d'innombrables films montrant ce qui se passe quand quelqu'un va travailler alors que ses facultés sont affaiblies. Ces films sont vraiment destinés à donner la chair de poule, et c'est ce qu'ils font. Mais il n'y en a peut-être pas assez. Je veux simplement bien montrer qu'il semble y avoir là une contradiction. Tous nos témoins nous ont dit que les programmes d'aide aux employés étaient la meilleure chose qu'ils aient jamais vu, mais demandent aussi que les tests de dépistage soient obligatoires parce qu'il y a un problème.

M. Linn: Nous n'avons jamais dit que notre programme d'aide aux employés ne pourrait pas être amélioré. Nous travaillons d'ailleurs avec les syndicats pour l'améliorer, de façon constante.

M. Nault: Mais M. Brazier a dit que 98 p. 100 des employés du secteur avaient accès à un programme d'aide aux employés.

M. Linn: Malheureusement, cela ne tient pas compte de la qualité ou de l'efficacité de ce programme.

M. Nault: Exactement.

M. Linn: À mon avis, nous sommes mieux en mesure d'élaborer un programme qui fonctionnera bien que le législateur, qui devra établir un règlement applicable à tous les secteurs des transports.

Le président: Avant de conclure, monsieur Linn, et pour compléter une observation de M. Nault, vous avez parlé de l'expérience américaine. Est-ce que vous voulez parler de vos employés au sud de la frontière? Vous pourriez peut-être nous donner quelques précisions à ce sujet. Vous indiquez dans votre mémoire que vous administrez des tests après les accidents, aux États-Unis, puisque c'est obligatoire dans ce pays. Bien sûr, cela ne l'est pas au Canada pour le moment.

[Text]

letter—you were kind enough and good enough to come here today, and we were kind enough to fit you in. You came at a time when we knew we had this Tuesday slot. Because of your interest in it and your American experience, I wonder if it would not help to give us some idea of what is involved here along the lines of Mr. Nault's questions as to what we are talking about in terms of dollars. You can use your American experience as a guide, with all the infallibilities there may be in trying to project that to a larger number of employees in this country.

Mr. Linn: We have limited experience with post-accident in the U.S. We have none with random testing. Our program goes into effect in Vermont in July of this year. We can—

The Chairman: You must have made some estimate for it though, somewhere.

Mr. Linn: If you would like me to prepare or try to get the best estimate I can as to what the cost might be of testing in Canada under various scenarios, I would be happy to do that.—

The Chairman: I think it might be interesting.

Mr. Kristiansen: Mr. Chairman, I have one final question on something that has not come up at all. If, as a result of this investigation and considered legislation, there is no random testing, I am wondering if it would not be preferable from an economic point of view, a human rights point of view and an administrative point of view, that rather than testing for cause at the initiative of the supervisor or whomever, if one suspects by whatever performance test—looking at somebody, or whatever—that somebody is impaired or has been exposed to a substance or whatever and that person is suspended just on the reading of a supervisor and then leaving the decision to test that employee who has then been suspended. . . If he wants access to a test, the same as you would with a lie detector test or other test, to be able to establish his innocence or otherwise.

• 1725

Would that method not be preferable and have more sensitivity to human rights, and also be cheaper and avoid the charge, made many times, that you simply have supervisors going on a fishing expedition as to who can be got for what?

Mr. Linn: I am not sure I have an answer short enough to satisfy the chairman.

Testing for cause would not be entirely at the discretion of the supervisor. I believe if an employee were accused, he would have the right to insist on a test, even though the supervisor did not choose to give him one.

[Translation]

Je me demandais simplement s'il serait possible que vous nous envoyiez une lettre pour nous donner une idée générale de ce que cela peut signifier. Vous avez été assez aimable de venir aujourd'hui, et nous vous avons pour notre part fait l'amabilité de vous recevoir. Vous êtes venu à un moment où nous savions que nous serions libres, ce mardi. Étant donné votre intérêt pour la question et votre expérience aux États-Unis, je pense qu'il serait utile que nous ayons une idée de ce que cela signifie, pour faire suite aux questions de M. Nault au sujet de l'aspect financier de cette question. Vous pourriez peut-être vous fier à votre expérience aux États-Unis, bien qu'il soit très difficile de faire une extrapolation pour tenir compte du plus grand nombre d'employés que vous avez ici.

M. Linn: Nous avons une expérience restreinte des tests après accident aux États-Unis, et aucune expérience des tests effectués au hasard. Notre programme entrera en vigueur au Vermont au mois de juillet prochain. Nous pouvons. . .

Le président: Mais vous avez bien dû faire des prévisions à ce sujet.

M. Linn: Si vous voulez que j'essaie d'établir les prévisions les plus exactes que possibles sur ce qu'il pourrait en coûter pour effectuer ces tests au Canada, selon divers scénarios, je me ferai un plaisir de le faire. . .

Le président: Je pense que cela pourrait être intéressant.

M. Kristiansen: Monsieur le président, j'aimerais poser une dernière question sur un sujet qui n'a pas encore été mentionné. Si l'on décidait, par suite de notre enquête et de la loi proposée, de ne pas procéder à des tests au hasard, je me demande s'il ne serait pas préférable, du point de vue économique, du point de vue administratif et du point de vue des droits de la personne, plutôt que d'administrer des tests pour un motif raisonnable à la demande du surveillant immédiat ou de quelqu'un d'autre si l'on soupçonne, après un test de rendement quelconque, par exemple un simple coup d'oeil, qu'un employé s'est présenté au travail avec des facultés affaiblies ou qu'il a été exposé à une substance interdite, plutôt que de suspendre cette personne en se fondant simplement sur le jugement de son supérieur immédiat et de laisser ensuite la décision d'administrer à cet employé, qui a alors été suspendu, des tests. . . Il devrait pouvoir demander un test pour établir son innocence, comme cela se fait pour un test au détecteur de mensonge et pour d'autres tests.

Est-ce que cette méthode ne serait pas préférable puisqu'elle respecterait davantage les droits de la personne, qu'elle coûterait moins cher et qu'elle permettrait de répondre aux préoccupations des nombreuses personnes qui craignent que les surveillants aillent tout simplement à la pêche pour savoir quels sont les employés qu'ils pourraient incriminer, pour quelque raison que ce soit?

M. Linn: Je ne suis pas sûr d'avoir une réponse assez brève pour satisfaire le président.

Les tests fondés sur un motif raisonnable ne seraient pas laissés entièrement à la discrétion du supérieur immédiat. Je pense que si un employé était accusé, il aurait le droit d'insister pour subir un test même si son supérieur avait décidé de ne pas lui en administrer un.

[Texte]

Right now what you have described is exactly what happens, minus the test. If a supervisor thinks a person has a problem—has reason to believe a person is under the influence—he is off the property. He is suspended. If that suspicion is only that, and cannot result in a proven violation to rule G, that is all that happens.

Mr. Kristiansen: Why does that not work, if that employee was then able to request a test from—I would assume—an independent agency?

Mr. Linn: Right now the employee can request a test, and in many cases—

Mr. Kristiansen: Would that not service the need if we did not get into random testing? Is there a substitute for for-cause testing, as it is described?

Mr. Linn: As I say, those kinds of tests are done now. We will often request an employee to take a test. He either agrees or does not agree, and it is his choice.

You might characterize it as simply making the supervisor's job of demonstrating a violation of rule G easier if the test is given, but it also cuts the other way. It will demonstrate freedom from the substance.

The Chairman: Thank you, Mr. Kristiansen. Mr. Linn, I want to thank you and your associates for coming to supplement the written brief we had before and looked at with interest. There was a lot of commonality with CN, but you have certainly helped to amplify several points here today that we did not have a chance to cover, even with CN.

As I said, I am really interested at the consensus between the two railways and the large union on rule G versus the eight hours. This is very interesting. I use the word "draconian", but the way you interpret it—and I guess it is the way it works in the railway—it sounds a heck of a lot more fundamental than even playing around with the eight hours.

Thank you for giving us much to deliberate on, and for taking the time and effort. If it does not add too much to your internal costing to send us something—a ballpark figure—along the lines we ask, it would be very interesting to see what your estimate might be in proceeding with testing along the lines of the strategy paper.

Mr. Linn: We will do that, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Thank you very much. Gentlemen and colleagues, thank you for co-operating with the Chair.

This committee stands adjourned until 9.30 a.m. on Thursday, May 3.

[Traduction]

Votre description correspond tout à fait à ce qui se passe actuellement, moins le test. Si un supérieur pense qu'un employé a un problème, s'il a des raisons de croire que celui-ci est sous l'influence d'une substance interdite, l'employé est tout simplement à la porte. Il est suspendu. Si ce soupçon ne se vérifie pas et qu'il est impossible de prouver que l'employé a contrevenu à la règle G, cela ne va pas plus loin.

M. Kristiansen: Pourquoi cela ne fonctionne-t-il pas, si cet employé peut alors demander un test d'un organisme indépendant, je présume?

M. Linn: À l'heure actuelle, l'employé peut demander un test et dans bien des cas. . .

M. Kristiansen: Est-ce que cela ne répondrait pas au besoin s'il n'y avait pas de test administré au hasard? Existe-t-il une solution qui permettrait de remplacer les tests fondés sur un motif raisonnable, tels qu'ils sont décrits?

M. Linn: Comme je l'ai dit, ces tests sont déjà appliqués. Nous demandons souvent à un employé de s'y soumettre. Il a le choix de le faire ou non.

On peut dire que ces tests facilitent tout simplement le travail du supérieur, qui doit prouver que la règle G a été enfreinte, mais cela va également dans l'autre sens. Les tests permettent de prouver l'absence de substance interdite dans l'organisme.

Le président: Merci, monsieur Kristiansen. Monsieur Linn, je voudrais vous remercier, ainsi que vos collègues, d'être venus aujourd'hui nous donner des éclaircissements sur le mémoire écrit que vous nous aviez déjà soumis et que nous avons étudié avec intérêt. Votre position ressemble beaucoup à celle du CN, mais vous nous avez aidé beaucoup à préciser plusieurs points que nous n'avions pas eu l'occasion d'examiner, même avec le CN.

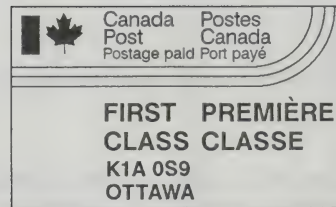
Comme je l'ai déjà dit, il est très intéressant d'après moi de constater que les deux sociétés ferroviaires et le principal syndicat de votre secteur sont d'accord pour préconiser l'adoption de la règle G plutôt que la règle des huit heures. C'est extrêmement intéressant. J'ai utilisé le mot «draconienne» mais d'après votre interprétation de cette règle—et je suppose que c'est ainsi qu'elle est appliquée dans les chemins de fer—, elle semble beaucoup plus fondamentale que la règle des huit heures, quelle que soit la façon dont on la voit.

Je vous remercie de nous avoir donné ainsi matière à réflexion et de nous avoir consacré autant de temps et d'efforts. S'il ne vous en coûte pas trop cher pour nous faire parvenir des chiffres, ne seraient-ils qu'approximatifs, sur certaines des questions que nous vous avons posées, il serait très intéressant pour nous de savoir combien pourraient coûter d'après vous les tests prévus dans l'énoncé de stratégie.

M. Linn: Nous allons le faire, monsieur le président. Merci.

Le président: Merci beaucoup. Messieurs, chers collègues, je vous remercie de votre collaboration.

La séance est levée jusqu'au jeudi 3 mai à 9h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Human Rights Commission:

Maxwell Yalden, Chief Commissioner.

From the Canadian Shipowners Association:

T. Norman Hall, President;

Leslie MacArthur, Director, Marine Operations and Regulatory Affairs.

From the Seafarers' International Union of Canada:

Andrew Boyle, Secretary-Treasurer.

From the Amalgamated Transit Union:

Ken Foster, Executive Secretary;

Randy Graham, President, Local 279;

Wally Majesky, Consultant.

From the Canadian Bus Association:

Frank J. Trotter, Executive Director.

From CP Rail:

J.A. Linn, Vice-President, System Operations;

D.V. Brazier, Assistant Vice-President.

TÉMOINS

De la Commission canadienne des droits de la personne:

Maxwell Yalden, président.

De l'Association des armateurs canadiens:

T. Norman Hall, président;

Leslie MacArthur, directeur, Opérations maritimes et Réglementation.

Du Syndicat international des marins canadiens:

Andrew Boyle, secrétaire-trésorier.

Du Syndicat uni du transport:

Ken Foster, secrétaire exécutif;

Randy Graham, président, local 279;

Wally Majesky, expert-conseil.

De l'Association canadienne de l'autobus:

Frank J. Trotter, directeur.

De CP Rail:

J.A. Linn, vice-président, Opérations;

D.V. Brazier, vice-président adjoint.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 44

Fascicule n° 44

Thursday, May 3, 1990

Le jeudi 3 mai 1990

Chairman: Patrick Nowlan

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Pursuant to the Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, a review of the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation"

Conformément à l'Ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, une étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada»

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Len Gustafson
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

Clerk of the Committee

Pursuant to concurrence by the House of a report of the Striking Committee:

On Thursday, May 3, 1990:

Len Gustafson replaced Pierrette Venne.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Len Gustafson
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Marc Bosc

Conformément à un rapport du Comité de sélection adopté par la Chambre:

Le jeudi 3 mai 1990:

Len Gustafson remplace Pierrette Venne.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 3, 1990
(56)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Pat Nowlan and Larry Schneider.

Acting Members present: Lyle Kristiansen for Iain Angus and Joy Langan for Les Benjamin.

Other Members present: Ross Belsher, Robert Nault and Stan Wilbee.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Air Line Pilots Association: Capt. Norm Bindon, President; Capt. Dave Noble, Chairman, Pilot Assistance Branch. *From the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers:* Theo N. Stol, National Vice President; Rick Beckwith, Executive Assistant. *From the Canadian Trucking Association:* Ken Maclaren, Vice President, Government Relations; Louis-Paul Tardif, General Manager. *From the Canadian Medical Association:* Dr. Victor Goldbloom, Member, CMA Subcommittee on Environmental and Occupational Health; Dr. Ernest Mastromatteo, Member, CMA Subcommittee on Environmental and Occupational Health; Dr. Normand Da Sylva, Director, CMA Department of Health Services.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35.*)

Capt. Norm Bindon made a statement and, with Capt. Dave Noble, answered questions.

Theo N. Stol made a statement and, with Rick Beckwith, answered questions.

Ken Maclaren made a statement and, with Louis-Paul Tardif, answered questions.

Dr. Victor Goldbloom made a statement and, with Dr. Ernest Mastromatteo and Dr. Normand Da Sylva, answered questions.

At 1:13 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 3 MAI 1990
(56)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 32, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Pat Nowlan, Larry Schneider.

Membres suppléants présents: Lyle Kristiansen remplace Iain Angus; Joy Langan remplace Les Benjamin.

Autres députés présents: Ross Belsher, Robert Nault et Stan Wilbee.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association canadienne des pilotes de ligne: Cap. Norm Bindon, président; Cap. Dave Noble, président, Direction de l'aide aux pilotes. *De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:* Theo N. Stol, vice-président national; Rick Beckwith, adjoint de direction. *De l'Association canadienne du camionnage:* Ken Maclaren, vice-président, Relations gouvernementales; Louis-Paul Tardif, directeur général. *De l'Association médicale canadienne:* Victor Goldbloom, membre du Sous-comité pour l'hygiène du milieu et la santé au travail; Ernest Mastromatteo, membre du Sous-comité pour l'hygiène du milieu et la santé au travail; Normand Da Sylva, directeur, Département des affaires médicales.

Conformément à son ordre de renvoi daté du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada.» (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35.*)

Norm Bindon fait un exposé puis, avec l'aide de Dave Noble, répond aux questions.

Theo N. Stol fait un exposé puis, avec l'aide de Rick Beckwith, répond aux questions.

Ken Maclaren fait un exposé puis, lui et Louis-Paul Tardif répondent aux questions.

Victor Goldbloom fait un exposé et, de même que Ernest Mastromatteo et Normand Da Sylva, répond aux questions.

À 13 h 13, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Bosc

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, May 3, 1990

• 0929

The Chairman: Order, please. Colleagues, I see a quorum for hearing evidence.

• 0930

CALPA has always had very interesting briefs, and Mr. Bindon has been before this committee before.

Mr. Bindon, I welcome you to this hearing.

Capt Norm Bindon (President, Canadian Air Line Pilots Association): Mr. Chairman, we have been here before. I think it is the third time for me. A year ago it was for Bill C-2 on accident investigation, and I think it was three years ago when we were here on Bills C-18 and C-19 for deregulation.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Chairman, I had occasion to be with Captain Bindon last night, and he and I both agreed we should observe the eight-hour rule, knowing full well he would be here this morning.

The Chairman: I had some words with Mr. Bindon too, and we did make—

Mr. Comuzzi: So I would suggest maybe those who did not observe the eight-hour rule should not participate this morning.

The Chairman: We might not have a quorum.

Capt Bindon: I thought there was a restriction that I had to continue drinking until eight hours before it, so I stayed up until 1.30 a.m.

The Canadian Air Line Pilots Association was founded in 1937. Since the last time we were here we have jumped considerably in membership. We now have 4,300 airline pilots: Air Canada, Canadian Airlines International, Air Ontario, Intair, Time Air, Air Nova, Ontario Express, and Air B.C. As I have said here before, the most important constitutional objective of our association is to promote and maintain the highest standard of flight safety in the industry.

I have two people with me today. Captain David Noble is Chairman of the Pilot Assistance Branch of our Pilot Health Division. In that position he is responsible for, among other things, substance abuse programs and employee assistance programs. Mr. Roger Burgess-Webb is our Manager of Information Services. He has appeared before the committee with me before.

We submitted a lengthy report to the committee. There are some 18 pages of actual submission, plus several appendices. We have also referred to several government studies and reports that we assumed are available to you, so we did not attach them.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 3 mai 1990

Le président: Je déclare la séance ouverte. Comme nous avons un quorum, nous pouvons entendre nos témoins.

L'ACPL nous a toujours présenté des mémoires fort intéressants et M. Bindon a déjà comparu devant le comité.

Monsieur Bindon nous vous souhaitons la bienvenue.

Capt Norm Bindon (président, Association canadienne des pilotes de ligne): Effectivement, monsieur le président, nous avons déjà comparu devant le comité. Pour ma part, c'est la troisième fois que je suis ici. L'an dernier nous avons comparu au sujet du projet de loi C-2 sur les enquêtes en cas d'accident, et il y a trois ans, nous avons comparu pour les projets de loi C-18 et C-19 concernant la déréglementation.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, j'ai rencontré le capitaine Bindon hier soir et nous avons tous deux convenu de respecter la règle concernant le délai de huit heures, sachant qu'il devait comparaître devant le comité ce matin.

Le président: Moi aussi je me suis entretenu avec M. Bindon, et nous...

M. Comuzzi: Ceux qui n'ont pas respecté la règle sur le délai de huit heures ne devraient peut-être pas assister à la réunion.

Le président: Nous risquons dans ce cas de perdre notre quorum.

Capt Bindon: Afin de respecter le règlement sur le délai de huit heures, je ne me suis pas couché avant 1 h 30 ce matin.

L'Association canadienne des pilotes de ligne a été fondée en 1937. Depuis notre dernière comparution, le nombre de nos adhérents a sensiblement augmenté: il est actuellement de 4,300 pilotes de ligne travaillant pour Air Canada, Canadian Airlines International, Air Ontario, Intair, Time Air, Air Nova, Ontario Express et Air B.C.. Notre principale raison d'être comme je vous l'ai déjà dit est de promouvoir et de maintenir une sécurité maximum dans les vols commerciaux.

Je voudrais maintenant vous présenter le capitaine David Noble qui est le président de la Direction de l'aide aux pilotes de notre division pour la santé des pilotes. À ce titre il est chargé, entre autres, de programmes sur l'alcoolisme et la toxicomanie et des programmes d'aide aux employés. M. Roger Burgess-Webb dirige nos services d'information et lui aussi a déjà comparu devant le comité.

Nous vous avons fait parvenir un long exposé de 18 pages plus un certain nombre d'annexes. Toutefois, nous n'avons pas annexé les études et les rapports du gouvernement que nous citons, car vous pouvez certainement vous les procurer.

[Texte]

Rather than read our full brief, I will speak to it. But when you are reading it, we ask you to keep in mind that throughout the entire brief flight safety is our overriding motivation.

Substance impairment while a person is operating as a professional pilot is totally unacceptable. The cockpit must, as always, remain free of drugs and alcohol. However, we do not feel the proposed strategy on substance abuse will help accomplish that aim. In fact, some aspects of it may harm existing programs and will certainly divert large amounts of money from projects with a much greater potential to enhance flight safety.

I must state at the outset that when looking for a solution to a problem you must first define what the problem is. To our knowledge there has never been an accident or incident among Canadian airlines in which alcohol or drugs were a factor. So where is the problem? Or is what we have here just a popular solution looking for a problem to justify its existence?

First, some brief comments on the process. With the ongoing publicity surrounding drug and alcohol abuse, and with the intense focus on drug testing in the United States, it came as no surprise that the government produced its strategy on substance use in safety-sensitive positions in Canadian transportation. It was only a matter of time. What did anger and disappoint us was that after well over a year of working on this issue with the government, together with numerous other associations, and with some misgivings participating in an extensive survey of transportation employees last fall, there was an absolute commitment to CALPA and other organizations for consultation on the contents of the survey. Before any solutions were proposed, it was totally disregarded. While we understand that the present minister had very recently inherited this project, this breach of promise has left a bitter taste that we hope can be expunged by the opportunity to make our views known before this committee.

• 0935

As to the proposed strategy itself, it is a conceptual document, a mass of contradictions and public relations gestures. The most glaring fault is the intertwining and confusion of substance use, abuse, and impairment, which the strategy appears to view as one in the same. Then there is the mixing of legal and illegal substance use. Much of the survey, which the strategy uses as justification, consists of questions dealing with both legal substance use and use that takes place away from the job.

Surely the job of Transport is not to redesign the Canadian social fabric. If legal alcohol use is a social problem, that is a concern of Health and Welfare. If illegal use of alcohol and other substances are prevalent in this country, that is a problem for Justice. The only concern of Transport and of regulations specific to Transport employees should be impairment, on the job impairment, and its impact on safety.

The survey report as produced by Canada Market Research Limited states:

[Traduction]

Je vais donc me borner à résumer notre mémoire. N'oubliez pas toutefois en lisant le texte que notre principale raison d'être est d'assurer la sécurité des vols.

Il n'est pas question pour les pilotes de ligne d'être aux commandes d'un avion s'ils sont en état d'ébriété ou sous l'effet de stupéfiants. Il n'est pas question en effet de tolérer de l'alcool ou des drogues dans les cockpits d'avion. Mais les mesures envisagées ne sont pas les bonnes à notre avis. Au contraire un certain nombre de ces mesures risquent de nuire à des programmes existants et détourneront des fonds importants de mesures mieux susceptibles de renforcer la sécurité aérienne.

Il faut tout d'abord essayer de cerner le problème. À notre connaissance, aucun accident d'aviation impliquant des compagnies d'aviation canadiennes n'a jamais été causé par l'alcool ou les drogues. Nous ne voyons donc pas très bien où est le problème, à moins qu'il s'agisse de créer un problème de toute pièce pour appliquer des mesures devenues populaires dans certains milieux.

L'alcoolisme et la toxicomanie étant un sujet très à la mode, et plus particulièrement les tests de dépistage actuellement effectués aux États-Unis, nous n'avons guère été surpris lorsque le gouvernement a annoncé un train de mesures pour lutter contre l'alcoolisme et la toxicomanie dans des postes dont dépend la sécurité des transports au Canada. C'était inévitable. Ce qui nous a par contre fort déçus c'est que le gouvernement n'ait pas respecté son engagement de nous consulter ainsi que d'autres organisations intéressées au sujet de l'enquête menée à l'automne dernier parmi les employés du secteur des transports, enquête à laquelle de nombreuses associations ont participé. Or, nous n'avons pas été consultés au sujet des solutions retenues. Tout en sachant que le ministre ne détient son portefeuille que depuis peu de temps, nous sommes néanmoins extrêmement déçus, déception qui sera peut-être légèrement compensée par cette possibilité de vous présenter notre point de vue.

Pour ce qui est des mesures proposées, elles contiennent un tas de contradictions et d'appels aux sentiments du public. La lacune la plus grave consiste dans la confusion entre l'usage d'alcool ou de drogues, leur usage abusif et l'état d'ébriété ou de toxicomanie, entre lesquels aucune distinction n'est faite. On traite sur un même plan l'usage de substances licites et illicites. L'enquête consistait essentiellement en une série de questions portant sur la consommation d'alcool ou de drogues tant sur les lieux de travail qu'ailleurs.

Il n'appartient pas au ministère des Transports de modifier les mœurs de la société. Si la consommation d'alcool, parfaitement licite que je sache, pose des problèmes sociaux, cela relève en principe du ministère de la Santé et du Bien-être. La consommation illicite d'alcool et de drogues relève du ministère de la Justice. Le ministère des Transports devrait se préoccuper exclusivement de l'état d'ébriété ou de toxicomanie des employés sur les lieux du travail et les répercussions sur la sécurité.

Le rapport rédigé par Canada Market Research Limited dit entre autres, ce qui suit:

[Text]

Drinking while on flight duty is virtually non-existent among commercial and business aviation pilots.

The statistics in the report also show negligible use of illegal substance and no use on the job.

I have to stress again the point I made a few moments ago, that to our knowledge there has never been an accident or incident among Canadian airlines in which alcohol or drugs has been a factor. Clearly there is no problem.

So that there can be no misunderstanding, I would like to lay out the position of the airline pilot and of my association. The airline pilot is arguably the most rigidly regulated and closely monitored of all occupational groups. Given that he or she may have legal responsibility at any given time for the safety of several hundred passengers, it is not surprising. These strictures are willingly accepted by pilots who regard their duty of care as paramount.

Pilots undergo a complete medical examination at least once a year. In fact, for the doddering old fools like myself who are over 40, we have to do it twice a year. Did you write that?

The Chairman: What if you are over 50?

Capt Bindon: Not quite. We are subject to a performance evaluation by a federal air carrier inspector at any time. We pass proficiency and training checks four times per year and whenever we change aircraft or status.

Very importantly—and this is important also to our peer reporting programs—we always fly with another qualified pilot. We are operationally monitored by our peers on every flight.

We are the first to hold that the cockpit is no place for any drug—or alcohol-induced impairment. We fully expect our colleagues to be free from any such impairment. We have in place intervention and rehabilitation programs to deal with any identified lifestyle situations that have the potential to be transferred to the flight deck.

We have regulations dealing not just with the use of intoxicating substances within eight hours of operating an aircraft, but with prohibiting any impairment due to alcohol or any drugs whenever you consume the substances.

Company rules normally go further. One major airline typical of the industry states in its manual for pilots:

Flight personnel shall not use any intoxicants within 12 hours of flight time. This includes alcohol in all its forms, and all drugs. Infraction of this regulation is sufficient cause for dismissal.

The same manual gives extensive advice on health and medical considerations, dealing with food, numerous prescription and over-the-counter drugs, alcohol, social drugs, nicotine, caffeine, and so on. There is similar advice in the *Aeronautical Information* publication as published by Transport Canada and distributed to all Canadian pilots.

[Translation]

On n'a relevé pratiquement aucun cas où des pilotes de lignes ou d'avions commerciaux boivent alors qu'ils sont aux commandes d'un appareil.

Toujours d'après ce même rapport, la consommation de substances illégales est tout à fait minime car on n'en a pas relevé du tout sur les lieux de travail.

Je tiens à répéter qu'à notre connaissance, il n'y a jamais eu d'accident aérien impliquant une compagnie d'aviation canadienne qui serait imputable à l'alcool ou aux drogues. Donc il n'y a pas de problème.

Pour éviter tout malentendu, je vais maintenant vous expliquer la position de l'association. Je pense ne pas me tromper en disant que les pilotes de ligne sont de tous les professionnels les plus strictement réglementés et surveillés. Cela n'est d'ailleurs guère surprenant vu qu'ils sont responsables de la sécurité de plusieurs centaines de passagers à chaque vol. Les pilotes acceptent donc volontiers ces contraintes car pour eux la sécurité des passagers prime sur toute autre considération.

Les pilotes sont tenus de subir un examen médical approfondi au moins une fois par an. Les vieux qui comme moi sont âgés de plus de 40 ans, doivent y passer deux fois par an.

Le président: Qu'est-ce qui arrive lorsque vous avez dépassé la cinquantaine?

Capt Bindon: Subir une évaluation de la part d'un inspecteur fédéral. Nous subissons des tests de compétence quatre fois par an et en plus chaque fois que nous changeons d'appareil ou de poste.

De plus, nous ne sommes jamais seuls dans le cockpit, où il y a toujours au moins deux pilotes. Donc ce sont les pilotes eux-mêmes qui se surveillent.

Nous sommes les premiers à dire qu'il n'est pas question de boire ou de se droguer dans le cockpit. Nous avons donc des mesures d'aide et de réadaptation pour les pilotes qui auraient des problèmes avec l'alcool ou les drogues, problèmes qui risquent de se répercuter dans leur travail.

Nos règlements nous interdisent de consommer alcool ou drogues au moins huit heures avant de prendre les commandes d'un appareil.

D'ailleurs, la plupart des compagnies d'aviation ont des règles encore plus strictes. Ainsi, un des manuels destinés aux pilotes d'une des grandes compagnies aériennes dit ce qui suit:

Il est interdit au personnel naviguant de consommer de l'alcool sous toutes ses formes ainsi que des drogues dans les 12 heures qui précèdent le travail. Toute infraction à ce règlement peut être suivie de licenciement.

Ce manuel contient par ailleurs un tas de conseils au sujet de la santé, de l'alimentation, des médicaments que l'on peut acheter sans ordonnance, de l'alcool, de la nicotine, de la caféine etc. Le bulletin d'information aéronautique publié par Transports Canada et distribué à tous les pilotes du Canada contient ces mêmes renseignements.

[Texte]

As a rule, then, pilots are very aware of the effects of drugs and the occupational risks they pose. The public is further protected by requirements of the Aeronautics Act that pilots and air traffic controllers identify themselves as such when consulting a physician. In turn, the doctor must report to a Transport Canada medical officer any condition he finds and that he considers may be hazardous to aviation safety.

● 0940

CALPA is not complacent or blind to the safety threat that substance abuse would pose. Four years ago we developed a clear policy on this subject. In addition, CALPA has no objections at all to pre-employment or post-accident drug screening, or when there is reasonable cause.

In the case of pre-employment screening, we see it as helping to ensure that entrants to the airline profession meet the highest standards. As to post-accident testing, CALPA is committed to a rigorous search for the causes of accidents, and drug testing is obviously a useful tool in this regard. Similarly, should there be reasonable cause to suspect drug impairment, testing would have positive safety considerations. However, random or periodic testing without cause, particularly when no problem has been identified, is an unwarranted infringement upon our rights.

Our arguments may well fall on deaf ears because of the political popularity of such a move, but surely it must be obvious that such a waste of money and resources during a time of professed government belt-tightening is patently ridiculous.

In our submission we have quoted extensively from a November 1987 speech by the Hon. Jake Epp, who was then Minister of National Health and Welfare. That speech gave us optimism that Canada would not once again jump on the American bandwagon, that Canada would first determine whether a problem existed and then, presumably in consultation with the industry, develop solutions that address specific identified problems.

I will quote just one statment from that speech:

There are, fortunately, alternatives to testing. I believe that in the drug field we should play to our strengths, chief among which is a long Canadian tradition of effective employee assistance programming and workplace prevention

We have attached the full text of that speech as an appendix to our submission.

That was back in 1987. It is now May 1990. Our past optimism has been slowly but progressively replaced by a now very firmly entrenched scepticism. The Americans have introduced their widespread drug testing program and have given Canada a deadline to bring in a drug testing program acceptable to the U.S.—not acceptable to Canada, acceptable to the U.S.

[Traduction]

Les pilotes sont donc parfaitement au courant des effets produits par les drogues et de leur danger au plan professionnel. De plus, aux termes de la Loi sur l'aéronautique, les pilotes et les contrôleurs aériens sont tenus de signaler leur métier lorsqu'ils consultent un médecin, dispositions supplémentaires visant à assurer la sécurité du public. Les médecins ainsi consultés sont tenus d'aviser le responsable médical de Transports Canada de tout symptôme qu'ils auraient pu relever et qui, à leur avis, risque de nuire à la sécurité aérienne.

L'ACPL ne cherche nullement à minimiser les répercussions éventuelles au plan de la sécurité aérienne de l'alcoolisme ou de la toxicomanie éventuel chez les pilotes. Nous avons d'ailleurs arrêté une politique bien claire à ce sujet il y a quatre ans. De plus, nous sommes parfaitement d'accord pour que des dépistages soient effectués avant l'embauche ou après un accident ou encore lorsqu'il y a des raisons valables pour le faire.

Pour ce qui est des dépistages avant l'embauche, cela se justifie pour que tous les candidats aux postes de pilote respectent les conditions très strictes requises. En cas d'accident, l'ACPL est d'avis qu'il est indispensable d'effectuer toutes les recherches possibles pour déterminer les causes d'un accident, y compris le dépistage de drogues et d'alcool. Ainsi, s'il y a de bonnes raisons de soupçonner qu'un pilote prend les commandes d'un appareil alors qu'il est sous l'effet de drogues, des tests s'imposent sans aucun doute pour assurer la sécurité. Cependant, les tests aléatoires ou même périodiques sans motif valable et en l'absence de tout problème constituent une atteinte injustifiée à nos droits.

Je dois avouer que nous ne serions guère surpris s'il n'est tenu aucun compte de tout ce que nous avons à vous dire étant donné les avantages politiques que les pouvoirs publics comptent recueillir grâce à cette mesure. Il est pourtant parfaitement clair que ce serait un gaspillage d'argent et de ressources justement au moment où l'État prétend mener une politique d'austérité.

Vous trouverez dans notre exposé une longue citation d'un discours prononcé en novembre 1987 par M. Jake Epp, à l'époque ministre de la Santé et du Bien-être social. Son discours nous avait fait espérer à l'époque que le Canada n'irait pas singer les États-Unis mais que nous chercherions d'abord à savoir s'il y a vraiment un problème chez nous et que nous serions éventuellement consultés au cas où des problèmes seraient repérés.

Voilà une citation de ce discours:

Heureusement, il existe des solutions de rechange aux tests de dépistage. En ce qui concerne les drogues, nous pouvons faire appel aux programmes d'aide aux employés en place depuis longtemps au Canada ainsi qu'aux mesures de prévention dans les lieux de travail.

Vous trouverez en annexe à notre mémoire le texte complet de ce discours.

Ce discours remonte à 1987 et nous sommes en mai 1990. Malheureusement, notre optimisme d'alors a été peu à peu remplacé par le scepticisme le plus total. Les Américains ont introduit un programme de dépistage de drogues et ont mis le Canada en demeure d'en faire autant, exigeant que nous respections non pas nos propres normes mais bien les normes américaines.

[Text]

Now we see a proposed strategy that appears to follow this U.S. directive blindly, yet even in the United States the actual drug use figure, as measured by two years of testing Department of Transport employees in safety or security related jobs—some of those were pilots but it covers the whole sector of the Department of Transport—was just six-tenths of 1%, or 0.6%, and that was the result of over 22,000 random drug tests. That is a result that is far, far below the national average in the United States. I ask again, where then is the threat to safety that would justify random testing of airline pilots?

I mentioned earlier Mr. Epp's endorsement of employee assistance programs as an effective method of intervention and prevention. In our submission, we urge the wider adoption of employee assistance programs. A majority of CALPA members are pilots with the two major carriers in Canada and are covered by extremely effective employee assistance programs, the airline industry having been a leader in this field. For pilots these employee assistance programs are run on a tripartite basis involving CALPA, mainly Capt. Noble and the people working with him, company flight operations management and company medical personnel, and they have the approval of Transport Canada. They deal with all lifestyle problems.

CALPA is presently attempting to establish such a program for all professional pilots, not just for the members of CALPA. Unfortunately, we see random testing and public overreaction to isolated incidents as threatening the very existence of such programs.

For example, as a result of the Exxon *Valdez* oil spill disaster, it is our understanding that Exxon has reversed years of progressive thinking, some very progressive employee assistance plans, and has replaced rehabilitation philosophies with banishment for life.

In fact, two senior U.S. government officials have publicly stated they are not in favour of employee assistance and rehabilitation programs, the reason being because they reduce the deterrent factor of random testing. The only way you can read that is that rather than educating and rehabilitating and preventing, we need a few criminals around so we can catch them and punish them as an example to others.

• 0945

I have a brief comment on the accuracy of drug tests. I know you have a great deal of information available to you, and the Dubin commission on drugs and sports has probably produced a certain amount of material on the accuracy of drug testing. I will comment briefly on that, but we go a little deeper in our submission.

When I started dealing with this issue of random testing I had not heard of something called Baye's theorem, which deals with conditional probability analysis. But I have run a lot of numbers through it since. In our submission we used an example to explain the problem. The basic effect is that the smaller the percentage of actual drug users, the larger the number of false positives.

[Translation]

Les mesures proposées sont une copie conforme du plan américain. Or, même d'après les chiffres publiés par le ministère des Transports américain à l'issue d'une campagne de dépistage menée pendant deux ans parmi non seulement les pilotes mais l'ensemble des employés du ministère des Transports, on a relevé 0,6 p. 100 de personnes ayant consommé des drogues sur 22,000 tests aléatoires. Ce résultat est de loin inférieur à la moyenne nationale américaine. Peut-on valablement dire que cela constitue un danger à la sécurité tel qu'il serait justifié de soumettre les pilotes de ligne à des tests aléatoires?

Comme je disais tantôt, M. Epp avait dit dans son discours qu'il fallait utiliser les programmes d'aide aux employés. À notre avis, ce programme d'aide aux employés doit être généralisé. La plupart de nos membres sont des pilotes travaillant pour les deux principales compagnies aériennes du Canada et à ce titre ils sont couverts par d'excellents programmes d'aide aux employés qui sont parmi les meilleurs que l'on puisse trouver. Ces programmes sont assurés conjointement par l'ACPL et notamment le capitaine Noble et ses adjoints, la direction des vols de chaque compagnie d'aviation ainsi que son personnel soignant. En outre, ces programmes d'aide sont approuvés par le ministère des Transports et ils sont censés aider les pilotes confrontés à des difficultés diverses.

L'ACPL voudrait justement mettre sur pied un programme d'aide aux employés destiné non seulement à nos membres mais à l'ensemble des pilotes de ligne. Mais, nous estimons que des tests aléatoires et les réactions exagérées du public chaque fois qu'un incident mineur se produit constituent un danger à la survie de ces programmes.

Ainsi, après la catastrophe de l'Exxon *Valdez*, la société Exxon a supprimé des plans d'assistance aux employés qui existent depuis des années, et plutôt que d'essayer de réadapter les employés ayant des problèmes, ceux-ci perdent automatiquement leur emploi.

Deux hauts fonctionnaires américains ont d'ailleurs fait savoir qu'ils n'approuvaient pas les programmes d'assistance et de réadaptation des employés qui à leur avis nuisent à l'effet dissuasif des tests aléatoires. Cela voudrait donc dire qu'il est préférable d'attraper les coupables et d'en faire des exemples aux autres plutôt que d'essayer de prévenir les problèmes et d'essayer de réadapter ceux qui en ont.

J'oserais maintenant vous dire quelques mots au sujet de l'exactitude des tests de dépistage. Vous avez certainement obtenu pas mal d'information à ce sujet, entre autres de la part de la commission Dubin qui a examiné le problème de la toxicomanie dans le monde des sports et a certainement réuni des données sur l'exactitude des tests de dépistage. Vous trouverez plus de détails à ce sujet dans notre exposé.

Lorsque j'ai abordé pour la première fois la question des tests aléatoires, je n'avais pas entendu parler du théorème de Baye sur l'analyse des probabilités. Depuis lors je m'en suis servi à de nombreuses reprises. Vous trouverez un certain nombre d'exemples dans notre exposé. L'application de ce théorème permet de démontrer que plus le pourcentage des toxicomanes est faible, plus le nombre de faux tests positifs est élevé.

[Texte]

Even if we accept the U.S. Department of Transport figures of 0.6% true positives, and if we accept them as true also for pilots—something that is not borne out by the survey—even if we accept that very large number, application of Baye's theorem to CALPA's 4,300 members would produce 26 true positives and 427 false positives. This would cause unnecessary grounding of 10% of Canada's airline pilots pending final testing, and the final testing would still not be 100% accurate. Remember that the 10% false positive rate applies even if the usage rate is zero. All this to cure a problem that has not been proven to exist.

Much has been made in the press and in the conversations I have had of the parallel between drug testing and programs such as Ontario's RIDE program where, in the campaign against drinking and driving, cars are randomly stopped. It is not a valid comparison. First, it was dealing with an identified problem, an identified correlation between drinking, driving, road accidents, road deaths—and by non-professional drivers. But there is no random testing. There is no such thing as random testing in that program. There is random stopping, not random testing.

Under the Criminal Code, a peace officer may demand a breathalyser test only where he reasonably suspects that the person who was operating the vehicle, vessel or aircraft has alcohol in his body, and where the peace officer believes on reasonable and probable grounds that the person is committing, or has committed an offence as a result of consumption of alcohol. Where there is no problem identified, how can random testing without reasonable cause even be considered? I will say it again—for reasonable cause, we have no objection to testing.

In closing, I will repeat again that there is no evidence of an alcohol or drug problem, legal or illegal, in the airline piloting profession that would in any way justify the irrational overkill proposed in the strategy. It is clear to us that the proposal is put forth in response to U.S. actions and demands, based on hypotheses, hyperbole, and hysteria. If adopted, it would have serious negative consequences on labour relations, government industry relations, and workers' rights and freedoms. The discriminatory nature of the definition of safety-sensitive positions, which refer only to transportation workers directly involved in the operation, navigation, repair, inspection of vehicles and security control, with several major exceptions, is unacceptable.

Although CALPA has stated its acceptance, given a pilot health and rehabilitation program and in accordance with strict guidelines, of pre-employment, post-accident and for-cause drug testing, no other testing is acceptable to us. In

[Traduction]

Même si nous acceptons le chiffre de 0,6 p. 100 avancé par le ministère américain des Transports, et même si ce chiffre s'applique aux pilotes, ce qui n'a pas été corroboré par le sondage, l'application du théorème de Baye aux 4,300 membres de l'ACPL donnerait 26 tests positifs justes contre 427 tests positifs faux. Cela se traduirait par le transfert au sol de 10 p. 100 des pilotes de ligne canadiens en attendant des tests définitifs qui même eux ne seraient pas justes à 100 p. 100. En effet, un minimum de 10 p. 100 des tests positifs sont toujours faux même si le taux de consommation est réduit à zéro. Et tout ceci alors que rien ne prouve qu'il existe réellement un problème.

On a souvent comparé les tests de dépistage des drogues aux tests aléatoires effectués en Ontario pour repérer les personnes qui conduisent en état d'ébriété. Or, la comparaison n'est pas valable. En Ontario, il y a un véritable problème, à savoir les accidents de la route provoqués par des personnes conduisant en état d'ébriété et notamment des personnes qui ne sont pas des chauffeurs professionnels. D'ailleurs même là ce ne sont pas des tests qui sont aléatoires mais des voitures qui sont arrêtées de façon aléatoire.

D'après le Code criminel, un agent de police peut exiger l'alcootest s'il a de bonnes raisons de croire que la personne conduisant une voiture, un bateau ou un avion a consommé de l'alcool et s'il a de bonnes raisons de croire que la personne en question a commis un délit à cause de cet alcool. En l'absence de tout problème, comment peut-il même être question d'envisager des tests aléatoires. Je souligne par contre que nous n'avons pas d'objection à ce que l'on fasse des tests pour des raisons valables.

Pour conclure, je tiens donc à répéter qu'il n'existe pas parmi les pilotes de ligne d'alcoolisme ou de toxicomanie qui puisse justifier les mesures tout à fait exagérées proposées par le gouvernement. Ces mesures sont une simple réaction aux exigences américaines, fondées quant à elles sur des hypothèses, des exagérations et une hystérie collective. Si ces mesures devaient être adoptées, elles auraient des répercussions préjudiciables sur les relations du travail, les relations entre les autorités et les pilotes et enfin sur les droits et libertés des travailleurs. La définition de postes dont dépend la sécurité où il est question uniquement de travailleurs du secteur des transports travaillant dans le fonctionnement, la navigation, la réparation et l'inspection de véhicules ainsi que le contrôle de la sécurité est tout à fait inacceptable à notre avis, à quelques exceptions près, à cause de son caractère discriminatoire.

Pour autant que l'on maintienne le programme d'aide et de réadaptation destiné aux pilotes et pour autant que cela se fasse conformément à des directives strictes, l'ACPL accepte les tests de dépistage comme condition d'embauche ainsi que

[Text]

fact, if such testing were to be introduced against all legal, medical, and human rights advice, CALPA would have to suggest to its members that they refuse to fly until the results of a test were known to be negative. It is not acceptable to us to have a test, have somebody go flying, and then have the results of a test at a later point indicating a positive, or more likely a false positive.

To CALPA, representing pilots whose drug use is negligible, it is apparent that drug testing will produce a great many more problems than any that might actually exist, and this would be counterproductive.

• 0950

Of further concern to all pilots is confidentiality. In the world of the airline pilot, it would quickly become apparent when someone has been grounded shortly after a drug test, and even when the confirmatory test clears the pilot the stigma would remain. A pilot's reputation is hard won over years of training, day in and day out; proficiency is very precious to him. We believe more consideration should be given to the mental anguish and potential problems it can produce.

It is also worthy of note that the U.S. National Transportation Safety Board, perhaps the most experienced accident investigation agency in the world, does not fully support drug testing, as evidenced by the testimony given before this committee by former NTSB Chairman Jim Burnett when dealing with Bill C-2 last year. The NTSB's main interest is in obtaining timely tests following an accident.

In his recent second-term confirmation hearings before a U.S. Senate panel, highly respected NTSB member Dr. John Lauber said: "I think there are better ways than compulsory random testing to prevent or correct any drug problem". He noted that major airlines employee assistance programs are successful, saying: "I strongly support that kind of approach".

Finally, two years ago this committee itself in dealing with the Railway Safety Act recommended drug testing only following an accident or for reasonable cause where there is a paramount concern for safety. It is clear to us that this committee is fully cognizant of the serious pitfalls of testing without cause. We therefore trust that this committee will recommend that the offensive and counterproductive portions of the strategy on substance abuse in safety sensitive positions in Canadian transportation will be excised and that the extension of employee assistance plans and further education will be given the prominence they deserve. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Captain Bindon. As usual, you have given us a lot of food for thought in a powerful brief from a very important segment of transport. Before throwing it open to questions, I want to say that you are

[Translation]

les tests effectués après un accident ou pour des motifs valables, tout autre test étant inacceptable. Si les tests proposés étaient malgré tout introduits en dépit des avis juridiques et médicaux, l'ACPL devra conseiller à ses membres de refuser de piloter un appareil tant qu'ils n'auront pas été avisés que les résultats sont négatifs. Nous ne saurions accepter qu'un pilote subisse un test et ensuite assume la commande d'un appareil pour apprendre plus tard que le test est positif ou—ce qui est plus probable—faux positif.

Nous estimons donc que ces tests de dépistage créeront des problèmes plus graves que ceux qu'ils sont censés remédier.

De plus, il y a le problème du caractère confidentiel de ces tests. Or, si un pilote est interdit de vol après un test de dépistage, tous ses collègues seraient aussitôt au courant. Et même si les tests suivants l'exonéreraient complètement, sa réputation serait ternie. Or, les pilotes mettent des années à acquérir une réputation professionnelle qui est leur bien le plus précieux. Il ne faut donc pas minimiser l'angoisse et les problèmes de tout ordre que ces tests pourraient éventuellement causer.

Il est intéressant de signaler à ce propos que le National Transportation Safety Board aux États-Unis qui possède certainement la plus vaste expérience au monde en matière d'enquêtes après accident n'est pas entièrement d'accord sur l'opportunité des tests de dépistage de drogue, comme on a pu le constater lors de la déposition de M. Jim Burnett, ancien président du *Safety Board*, lorsqu'il a comparu l'an dernier au sujet du projet de loi C-2. Le *National Transportation Safety Board* veut surtout que des tests se fassent aussitôt après un accident.

Lorsqu'il a comparu devant une commission du Sénat américain avant d'être confirmé pour un second mandat comme membre du *National Transportation Safety Board*, le Dr. John Lauber a dit ce qui suit: «À mon avis, il existe des méthodes meilleures que des tests aléatoires obligatoires pour prévenir contre la toxicomanie.» Il s'est dit partisan des programmes d'aide aux employés mis en place par les principales compagnies aériennes.

Enfin, il y a deux ans lorsque le comité étudiait la Loi sur la sécurité ferroviaire, il a recommandé des tests de dépistage uniquement après un accident ou pour des motifs valables lorsque la sécurité est en danger. Vous connaissez donc parfaitement les graves inconvénients que présentent les tests effectués sans raison valable. Nous espérons donc que le comité se prononcera contre les mesures parfaitement inutiles et inacceptables proposées pour lutter contre la toxicomanie et l'alcoolisme dans des postes dont dépend la sécurité au ministère des Transports et qu'au contraire on donnera davantage d'importance aux programmes d'aide aux employés et aux campagnes d'information. Je vous remercie monsieur le président.

Le président: C'est moi qui vous remercie capitaine Bindon. Comme d'habitude vous nous avez présenté un excellent mémoire. Votre position est parfaitement claire et comme nous avons encore de nombreux témoins à entendre

[Texte]

pretty definite. I hope members will try just to clarify and amplify your points because we have a lot of witnesses today. You are clear on pre-employment, post-accident and for cause. What about post-incident situations?

Capt Bindon: It has always been difficult to define what an incident is to us. Whether it is a potential accident or a very serious incident, it is a categorizing of the degree. If there is a very serious incident that could lead to a potential accident and there is cause to suspect that impairment may have been involved, then we would not oppose testing.

Mr. Comuzzi: Capt Bindon and colleagues, thank you so much for coming and making your presentation. Since I have been on the committee, I rely a great deal on what the Canadian Air Line Pilots Association brings before us. I thank you and your colleagues this morning for making an excellent report once again.

I am interested in the thrust of your argument wherein you state that perhaps the impetus for drug testing and what we are discussing now in this committee really comes from what the Americans are doing and the pressures they are placing on your organization and on the Canadian modes of transportation. You obviously have an analogous organization in the United States equal to the Canadian Air Line Pilots Association. What is their position and how are they reacting to the proposed legislation in the United States?

Capt Bindon: We have been talking to them for a number of years on this specific issue. They take basically the same position we do; they have taken it unsuccessfully down there. Throughout all this we have seen that we are just a few years behind in everything that is happening: the proposals, the consultation, and the proposals of legislation. We see it more critical in Canada to the U.S. and perhaps Mexico. Certainly it is more critical in Canada than it is anywhere else in the world.

There are a lot of international agreements affected by this. It is a situation where if an airplane flies into Copenhagen, for example, where SAS as part of the bilateral agreements does the servicing there, under the American rules SAS would have to put in random testing for their employees in Copenhagen, which is an extension of American law.

There were at least 10 by the time they stopped telling us, when we phoned, how many countries had protested against this. They had 10 on the list and said, well, we just stopped keeping the list of those that have filed objections to the U.S. extraterritorial extension of their laws on this particular issue.

If Canada has a problem with free trade or anything else with the U.S.—and one of the reasons we are closer is because obviously Scandinavia does not have too many trains or trucks that cross the border into the United States—then to us the proper place for decisions of this kind are in bilateral agreements, not by extraterritorial extension of foreign laws.

[Traduction]

aujourd'hui, j'espère que les questions seront brèves. Vous avez donc expliqué votre position relativement aux tests comme condition d'embauche, aux tests après un accident et aux tests effectués pour des raisons valables. Qu'est-ce que vous préconisez lorsqu'il y a eu un incident?

Capt Bindon: Pour commencer il est difficile de définir un incident. Il faut faire la distinction entre un accident potentiel et un incident grave. En cas d'incident grave qui risque d'entraîner un accident et si l'incident est imputable à l'alcoolisme ou à la toxicomanie, dans ce cas, nous serions d'accord pour que l'on fasse un test.

M. Comuzzi: Je vous remercie de votre exposé. J'ai toujours attaché beaucoup d'importance aux interventions de l'Association canadienne des pilotes de ligne et je vous remercie donc de votre excellent exposé.

D'après vous, ces mesures auraient été prises pour imiter les Américains et à cause des pressions exercées par les Américains aussi bien sur votre association que sur le ministère lui-même. Quelle est la position de l'Association américaine des pilotes de ligne en ce qui concerne les mesures que les autorités américaines envisagent d'instaurer.

Capt Bindon: Cela fait des années que nous discutons de cette question avec nos collègues, qui en principe sont tout à fait d'accord avec nous, mais malheureusement ils ont échoué à convaincre les autorités. Le Canada ne fait que suivre les États-Unis à quelques années de distance en ce qui concerne aussi bien les consultations et les propositions que les projets de loi. La situation est encore plus critique au Canada qu'elle ne l'est aux États-Unis et au Mexique. Et je dirais même qu'elle est plus critique au Canada que partout au monde.

Ces mesures se répercuteraient d'ailleurs sur de nombreux accords internationaux. Aussi lorsque la compagnie SAS doit assurer l'entretien d'un avion arrivé à Copenhague, d'après les règles américaines, la compagnie SAS serait obligée de soumettre ses employés de Copenhague à des tests aléatoires en application de la loi américaine.

Au moment où nous leur en avons parlé au téléphone, dix pays au moins s'étaient élevés contre cette mesure. Dix noms apparaissaient sur cette liste et on nous a dit qu'on avait tout simplement cessé, dans ce cas particulier, d'ajouter les noms de ceux qui avaient déposé leurs objections à l'application des lois américaines en dehors des frontières de ce pays.

● 0955

Quand on rencontre une difficulté dans les relations canado-américaines, qu'il s'agisse du libre-échange ou de tout autre sujet—et l'une des raisons pour lesquelles ceci nous intéresse d'avantage, c'est que, de toute évidence il n'y a pas tellement de trains ou de camions scandinaves qui traversent la frontière des États-Unis—la solution appropriée est la conclusion d'une entente bilatérale et non l'application de lois étrangères sur notre territoire.

[Text]

Mr. Comuzzi: In one of your remarks you said that the American authorities have given us a period to come up to guidelines or rules that are acceptable not to Canadians but to the Americans. Perhaps you could expand that for me.

Capt Bindon: There have been some extensions as to when the laws will come into place; but again using the example of maintenance, much of the maintenance at smaller airports in this country, and at some of the larger ones, is done by firms that contract out and bid on the contracts. So a particular firm may service a large number of airlines, some of those American carriers, and in many cases it is the large carriers in this country that contract out and bid on those particular positions or those particular jobs.

With some deadlines in place, the Americans have said that type of maintenance, that type of service, cannot be done in Canada by a Canadian firm unless that Canadian firm meets the American requirements for random drug testing. That would mean that if Air Canada is refuelling a U.S. Air aircraft in Toronto, and if that is defined as a safety-sensitive position, then under the U.S. rules those Air Canada employees would have to be subject to random drug testing—not through bilaterals but through, again, the extraterritorial extension of their laws.

Mr. Comuzzi: I have two other areas I want to discuss. I know you represent Air Canada and the large airlines, but I think there is a growing feeling in Canada—it is a feeling, and I have nothing to substantiate it—among those of us who have to use other airlines that there is not the same set of standards for pilots who fly in regional air carriers as there is for the Air Canada pilots or the Canadian Airlines pilots. We feel that the quality and the degree of service and the length of experience and so on are not the same as if you were flying with one of the two major airlines.

I think you said at the outset that your organization represents all the pilots who are providing a service in Canada. Could you discuss that for a few moments and assure us that what you are talking about applies to those regional and very small air carriers?

Capt Bindon: I can assure you that it will apply to them. It is an ongoing process. In the past we did just represent the big carriers. It is fairly recent that we have expanded into representing the regionals, and in fact in most of them we do not even have the first contract in place. In one of them we are still waiting for certification. In a couple of them we have had certification fairly recently. Although I will not reveal the name to the management of the company, there is one other

[Translation]

M. Comuzzi: Au cours de votre exposé, vous avez signalé que les autorités américaines nous avaient accordé un délai pour nous donner le temps d'établir des lignes de conduite ou des règles qui seraient jugées acceptables non pas par les Canadiens, mais par les Américains. Pouvez-vous nous renseigner d'avantage à ce sujet?

Capt Bindon: On a prolongé les délais d'entrée en vigueur de la loi. Toutefois, et à nouveau je me sers de l'entretien comme exemple, la plupart des travaux d'entretien dans les petits aéroports canadiens, et dans certains des aéroports plus importants, sont assurés par des entreprises qui font de la sous-traitance et obtiennent leurs contrats sur la base des soumissions qu'elles présentent en réponse aux appels d'offres. Une entreprise donnée peut donc fournir ses services à un nombre important de compagnies de navigation aérienne dont certaines seront américaines et, dans bien des cas, ce sont les grandes lignes de navigation aérienne canadiennes qui font de la sous-traitance et présentent leurs soumissions pour obtenir certains postes ou pour fournir certains services.

Aillant fixé l'échéancier, les Américains ont déclaré que ce type de travaux d'entretien et de services ne peut être fourni au Canada par une entreprise canadienne qu'à condition que celle-ci respecte les exigences américaines au sujet des tests aléatoires de dépistage de drogues. Ceci veut dire que si Air Canada assurait le ravitaillement en carburant d'un appareil de U.S. Air à Toronto, et si les emplois en question étaient définis comme appartenant au secteur de vigilance, les employés d'Air Canada assumant cette tâche, selon les règlements américains, devraient être soumis au régime des tests aléatoires de dépistage de drogues. Ceci ne serait pas le résultat d'une entente bilatérale mais de l'application de leurs lois en dehors de leur frontière.

M. Comuzzi: J'aimerais maintenant examiner deux autres questions. Je sais que vous représentez Air Canada et les grandes compagnies de navigation aérienne, mais je crois qu'on a de plus en plus l'impression au Canada—ce n'est qu'une impression et je n'ai aucune preuve pour la justifier—et je parle de ceux d'entre nous qui doivent utiliser d'autres compagnies de navigation aérienne, que les pilotes des compagnies aériennes régionales ne sont pas soumis aux mêmes normes que celles qui s'appliquent aux pilotes d'Air Canada ou de Canadian Airlines. Il nous semble que la qualité et le niveau de service, la durée de l'expérience requise et autres aspects ne sont pas identiques à ce qui est requis par les deux principales lignes de navigation aérienne.

Je crois vous avoir entendu dire, au début de votre exposé, que votre organisation représente tous les pilotes qui travaillent au Canada. Pourriez-vous reprendre ce sujet pendant quelques instants et nous donner l'assurance que vos déclarations s'appliquent à ces services régionaux et aux très petits transporteurs aériens?

Capt Bindon: Je peux vous assurer que mes commentaires s'appliquent également à ces pilotes. Nous avons un processus continu en cours. Dans le passé, nous représentions uniquement les grands transporteurs. Ce n'est que récemment que nous avons commencé à représenter les entreprises régionales et en fait la plupart de celles-ci n'ont pas encore conclu leurs premières conventions collectives. Pour l'une de ces entreprises, nous n'avons pas encore reçu

[Texte]

in which over 90% of the pilots have asked to come into CALPA and we will probably be doing it very quickly. But with many of these we do not even have first contracts in place, and Captain Noble and his people are working very quickly on getting the same type of pilot assistance people and pilot health people in place at those airlines. So it is going to take some time before we achieve what we achieved at the major carriers.

Also, employee assistance programs are very expensive. They are very cost-effective in our opinion, but we also have to convince the management. A little legislation that says that they are mandatory might help us to convince them, but it is going to take some time.

Mr. Comuzzi: So what I am trying to express here is not an imagined scenario but it is a real concern, not only to your organization but it should be of some concern to a lot of us who have to fly on the regional air carriers in this country.

Capt Bindon: In this particular subject of substance abuse—and in a lot of others as well—we have absolutely no indication that there is any greater problem with the regional carriers. The regional pilots also tend to be younger and newer entrants to the industry. They have struggled hard to get into the industry, they have spent a lot of money to get there, and they are quite dedicated to where they are going. Our concern is that we do not have, where problems are identified, the same rehabilitation programs, but we have no reason to believe the need for those programs is any greater than it is at the major carriers.

• 1000

Mr. Roger Burgess-Webb (Manager, Information Services, Canadian Air Line Pilots Association): I would add that in the survey itself the level 1 and 2 carriers were pilots. They were lumped together and they include all our members—all our members, either level 1 or level 2 carrier pilots, so the survey results are across the board for all our members.

Mr. Comuzzi: You may not have this number, but you said you represent 4,300 pilots in Canada. How many pilots in Canada are transporting people?

Capt Bindon: I think there are about 5,000 airline transport licence-rated pilots. There are a lot of pilots with commercial licences, private licences, etc., but roughly 5,000 have achieved the airline transport pilot licence, so we have the big chunk of them.

[Traduction]

l'accréditation. Dans un ou deux cas, l'accréditation n'a été obtenue qu'assez récemment. Dans un autre cas, mais je préfère ne pas donner le nom de cette entreprise, 90 p. 100 des pilotes ont demandé à participer à l'Association canadienne des pilotes de ligne et il est probable que cela se fera très rapidement. Dans bien des cas cependant, nous n'avons pas encore signé la première convention collective et le capitaine Noble et ses collaborateurs s'efforcent d'obtenir le plus rapidement possible pour les pilotes de ces entreprises le même genre de services d'aide et de services de santé au travail. Il faudra toutefois attendre quelque temps avant que nous puissions obtenir de ces compagnies ce que nous avons déjà obtenu de principales compagnies de navigation aérienne.

D'autre part, les programmes d'aide aux employés sont très coûteux. A notre avis le rapport coût-efficacité est très favorable, mais il nous faut également convaincre la direction. Une petite mesure législative précisant que ces services sont obligatoires pourrait nous aider à les convaincre, mais de toute façon cela prendra quelque temps.

M. Comuzzi: Je n'essaye pas ici de vous dresser un scénario imaginaire, je parle de préoccupations très réelles qui devraient intéresser non seulement votre organisation mais également un bon nombre d'entre nous qui devons utiliser les services de transport aériens régionaux dans notre pays.

Capt Bindon: En ce qui concerne la toxicomanie—comme dans bien d'autres domaines également—rien ne nous indique que le problème soit plus sérieux chez les transporteurs régionaux qu'ailleurs. Les pilotes des entreprises régionales sont souvent plus jeunes et sont arrivés plus récemment dans notre secteur. Toutefois, pour accéder à leur poste, ils ont dû fournir de gros efforts, dépenser des sommes importantes et leur carrière est très importante à leurs yeux. Ce qui nous préoccupe, c'est que nous ne pouvons pas leur offrir, quand on a repéré un problème, les mêmes programmes de réadaptation que nous avons ailleurs, mais nous n'avons aucune raison de croire que la nécessité d'avoir de tels programmes soit plus impérieuse qu'elle ne l'est pour les grands transporteurs aériens.

M. Roger Burgess-Webb (administrateur, Services d'information, Association canadienne des pilotes de ligne): Je pourrais ajouter que l'enquête portait sur les pilotes des transporteurs de niveaux 1 et 2. Les deux catégories ont été regroupées et l'enquête portait sur tous nos membres, qu'il s'agisse de pilotes de transporteurs aériens de catégorie 1 ou de catégorie 2. Les résultats de l'enquête s'appliquent donc à la totalité de nos membres.

M. Comuzzi: Vous dites représenter 4,300 pilotes canadiens. Vous n'avez peut-être pas le chiffre sous la main, mais pouvez-vous me dire combien de pilotes, au Canada, transportent des passagers?

Capt Bindon: Je crois qu'il y a environ 5,000 titulaires d'une licence de pilote de ligne. Il y a de nombreux titulaires de licences de pilote commercial, de pilote privé, et autres, mais environ 5,000 sont arrivés au niveau requis pour la licence de pilote de ligne, et nous représentons un pourcentage très élevé de ces derniers.

[Text]

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, I would like to pursue that, but I want to get to another area for just a minute.

The next question, then, is to Captain Noble. Just by way of information, as it was not included in the brief, perhaps you could go through the process of how you are a self-governing organization. You say there is no need for this type of random testing, and that the procedures you have in place are working very well. The results you show obviously confirm what you have said.

Perhaps you could take us through the testing pattern all pilots in Canada must go through, in a summary way, to reassure those of us on the board who travel a lot and the rest of Canadians who ask what is wrong with random testing—you know, the pilots have our lives at stake. Would you go through that process for us, please?

Capt Dave Noble (Chairman, Pilot Assistance Branch, Canadian Air Line Pilots Association): To answer the question of what is wrong with the random testing, the problem appears to be from our point of view that there is no way to be able to distinguish well between use and abuse, and what is legal and what is illegal. It is very difficult to put those standards in place such that you can indicate somebody who is in difficulty as far as a lifestyle problem is concerned.

Mr. Comuzzi: No, the thrust of my question was to ask you to explain this in a summary way. The pilots have two tests a year. What you do to ensure there is no drug abuse or use of non-prescribed drugs in the cockpit?

Capt Noble: In a sense, then, I believe what you are asking is the rehabilitation programs that are in place within the pilot system itself and how they might be used for someone who would have an indicated lifestyle problem.

The Chairman: I think Mr. Comuzzi wanted to know this: if you are ready to take off and your seat-mate comes into the room and he looks a little bleary-eyed and has an odour about him, is it a self-policing thing?

Capt Noble: Yes, it is.

The Chairman: Who says that, the co-pilot, the fellow in the cockpit, or is there someone at the terminal? I mean just that type of thing, in a very short, succinct way.

Capt Noble: The crew itself has an obligation, if there is a belief someone may be in the position of difficulty, to stop things right then and there. That individual would be removed from the flight. A process of information-gathering would take place, and a substitute would be called out for that.

The Chairman: What is your rule—and I should know it because I have heard it before, but I have forgotten it—regarding before flight, when you are cut off everything? What is it, eight hours, twelve hours? What do you think about the eight-hour rule here?

Capt Noble: Federal legislation requires eight hours; company rules require twelve hours.

[Translation]

M. Comuzzi: Monsieur le président, j'aimerais continuer à traiter de ce sujet, mais je souhaite consacrer quelques instants à un autre sujet.

Je pose donc ma question suivante au capitaine Noble. À titre d'information, et étant donné que ceci n'était pas précisé dans votre mémoire, pourriez-vous nous indiquer de quelle façon votre organisation applique ses règlements internes. Vous dites qu'il n'y a pas lieu de recourir à ce genre de tests aléatoires et que les procédures dont vous disposez fonctionnent très bien. Les résultats que vous avez indiqués confirment d'ailleurs ce que vous dites.

Vous pourriez peut-être nous donner un résumé de l'ensemble des tests subis par tous les pilotes au Canada de façon à réassurer ceux d'entre nous, ici, qui voyageons beaucoup ainsi que tous les autres Canadiens qui nous demandent pourquoi les tests aléatoires seraient inacceptables—vous savez, les pilotes ont la garde de notre vie. Pourriez-vous nous expliquer ce processus?

Capt Dave Noble (président, Direction de l'aide aux pilotes, Association canadienne des pilotes de ligne): Pour répondre à la question concernant les lacunes d'un système de tests aléatoires, ces lacunes découlent, à notre avis, du fait qu'il est impossible d'établir une distinction claire entre l'utilisation et l'abus, entre ce qui est licite et ce qui est illicite. Il est très difficile d'élaborer des normes qui permettraient de repérer les individus dont le mode de vie crée des difficultés.

M. Comuzzi: Non, je cherchais à obtenir une brève explication des procédures. Les pilotes subissent deux tests par an. Que faites-vous pour vous assurer qu'il n'y a pas, au poste de pilotage, d'abus de stupéfiants ou de recours à des médicaments en vente libre.

Capt Noble: Dans un certain sens, donc, je crois que vous voulez savoir comment fonctionnent les programmes de réadaptation organisés pour les pilotes et comment ils peuvent être utilisés par quelqu'un qui aurait démontré avoir adopté un mode de vie qui cause des difficultés.

Le président: Voici ce que monsieur Comuzzi voulait savoir: quand vous vous préparez à décoller et que le deuxième pilote se présente les yeux rouges et dégageant une odeur reconnaissable, prenez-vous les mesures qui s'imposent?

Capt Noble: Oui.

Le président: Qui prend la décision, le copilote, le commandant de bord, ou quelqu'un d'autre à l'aérogare? Je parle uniquement de ce genre de situation, aussi brièvement et directement que possible.

Capt Noble: S'il apparaît que quelqu'un se trouve en difficulté, l'équipage a l'obligation de prendre une décision immédiate. L'individu en cause doit être exclu de l'équipage pour ce vol. On fait appel à un remplaçant et on réunit les renseignements pertinents.

Le président: Quelle est la règle que vous devez respecter—je devrais la connaître car je l'ai déjà entendue, mais je l'ai oubliée—en ce qui concerne la période pendant laquelle vous ne devez rien consommer avant le décollage? Est-ce huit heures, 12 heures? Que pensez-vous de la règle des huit heures?

Capt Noble: La loi fédérale demande huit heures; le règlement des compagnies demande 12 heures.

[Texte]

Capt Bindon: We certainly do not have any trouble with the 12-hour rule, but whether it is practical or not for people who are not in our day-to-day flying regime is another question.

I should say, though, to answer the other question a little further, it would be very unlikely that the intervention would take place because a person arrives at the airport and is suspected of being intoxicated. Somebody did not become an alcoholic or develop a problem just before he arrived for that flight. Most of the abuse of substance starts away from the job and potentially on lay-overs when you are off duty. That is where it is generally identified. In fact, under a very confidential reporting system CALPA is advised, and 99% of the time that is where Captain Noble would be sending in his intervenors, when it is starting to look like there is a problem developing. It is virtually unheard of that you would ever see anybody come to the airport smelling of alcohol or obviously under the influence of drugs.

• 1005

Mr. Comuzzi: This is where the intervention program begins.

Capt Bindon: It begins with anonymous reporting. Maybe Dave could very briefly go through who we have doing this, because we have quite an extensive list of doctors and and intervention professionals involved in this.

Capt Noble: To answer your question directly, for the last three years that I have been involved with the program, we have not had anybody that I am aware of actually show up at work with this problem.

Mr. Comuzzi: But we are more interested in the intervention program prior to showing up at the workplace.

Capt Noble: We have about 90 people at the moment who are involved with this type of work. We have flight operations department people who are involved in this at the managerial level across Canada. There are probably 25 of those people in place. We have the medical staff people for the departments for each of the major airlines. Those people sit down together on a regular basis, preferably one month at a time, to try to identify whether or not there are people within the organization who do in fact have lifestyle problems.

At various times the meetings are a waste of time, because there are no individuals at that time who have come to anyone's attention. At other times you may end up with people who are identified as having problems. In the tripartite sense, if it can be proven beyond reasonable doubt and with just cause that this individual has a problem, an intervention is done from the point of view that this individual is confronted with his lifestyle problem. If it is

[Traduction]

Capt Bindon: Nous n'avons certainement aucune objection à la règle des 12 heures, quant à savoir si cette règle est réaliste pour ceux qui n'auront pas notre rythme de vols quotidiens, il s'agit-là d'une autre question.

Pour compléter la réponse donnée à la question précédente, je pense qu'il est très peu probable qu'une intervention ait lieu à la suite de l'arrivée à l'aéroport d'une personne que l'on peut soupçonner être sous l'influence de drogue. On ne devient pas alcoolique ou on n'acquiert pas un problème immédiatement avant de se présenter pour le décollage. L'abus des substances illicites commence généralement en dehors des heures de travail et peut également débuter lors des escales, quand on n'est pas de service. C'est ce qui a été constaté le plus souvent. En fait, un système de rapport très confidentiel permet à notre association de savoir quand il semble qu'une situation problématique commence à apparaître et c'est alors, dans 99 p. 100 des cas, que le capitaine Noble fait appel à ses intervenants. Il n'arrive pratiquement jamais que quelqu'un se présente à l'aéroport avec l'haleine chargée d'alcool ou sous l'influence évidente de stupéfiants.

M. Comuzzi: C'est à ce moment-là que le programme d'intervention entre en jeu.

Capt Bindon: C'est le rapport anonyme qui déclenche l'intervention. Dave pourrait peut-être vous indiquer brièvement à qui nous faisons appel dans ce genre de situation, car nous pouvons alors faire appel à de nombreux médecins et professionnels de l'intervention.

Capt Noble: Pour répondre directement à votre question, voici trois ans que je m'occupe de ce programme et, à ma connaissance, personne ne s'est jamais présenté au travail dans l'état qui a été mentionné.

M. Comuzzi: Mais ce qui nous intéresse surtout, c'est le rôle du programme d'intervention avant qu'on se présente au lieu de travail.

Capt Noble: Nous avons actuellement environ 90 personnes qui font ce genre de travail. Nous avons un service des opérations aériennes qui regroupe probablement 25 personnes qui suivent cette question au niveau de la gestion. Il faut également tenir compte du personnel des services médicaux des principales lignes de navigation aérienne. Toutes ces personnes se rencontrent régulièrement, de préférence une fois par mois, pour essayer de déterminer si certains individus au sein de l'organisation ont adopté un mode de vie problématique.

Il arrive de temps à autre que ces réunions soient une perte de temps car aucun cas n'a été signalé. Mais il arrive aussi, lors de ces rencontres, qu'on ait attiré l'attention sur certains individus qui auraient des difficultés. Dans un cadre tripartite, s'il est démontré au-delà de tout doute raisonnable et en s'appuyant sur des raisons valables que le problème existe, on procède à une intervention considérant que l'individu en cause est confronté par un mode de vie

[Text]

identified that he may have a problem, then we send him to appropriate resource people whom we keep on retainer with the association, who specialize in lifestyle and abuse problems, to have professional people identify whether or not there is in fact a problem. If those people are identified as having a problem, there is involvement in a treatment program; there is a formalized follow-up that is put in place after the treatment program is finished, which the individual is expected to involve himself in, and that continues for a two-year period.

All of this is a program that is in place. It is formalized; it is structured. It is approved by Transport Canada in that Dr. George Takahashi was involved in this beginning approximately six years ago. Dr. Takahashi has been instrumental in helping us develop the program in terms of refining it and whatnot, and it works very successfully today.

Capt Bindon: I should say that we have very few failures. When we do have failures, they are not out there flying airplanes; they are grounded.

Mr. Chadwick (Brampton—Malton): Mr. Chairman, I would like to pursue this a little more with Captain Noble before I go into what I want to ask. Captain Noble, you talked about this treatment program for a two-year period. Is the particular person who may go into that program on payroll?

Capt Noble: Yes.

Mr. Chadwick: He is still on payroll, and he does not fly?

Capt Noble: That is correct.

Mr. Chadwick: That is for a two-year period.

• 1010

Capt Noble: It is difficult to explain, but you have to understand that it is a very important part of the program. If an individual is identified as having a lifestyle problem that precludes him from flying, government standards dictate that the individual will not fly for a period of two years, and in all likelihood will not be paid by his employer because there are no EAP programs in place to help that individual. Recognizing that problem as an association is the reason for the structured rehabilitation program in place that we negotiated with Transport Canada and the individual airline systems.

One of the accepted procedures within that co-operative effort was to reduce it from 2 years to potentially 90 days. If an individual were to involve himself in the formalized structured program that is in place he could in fact get himself back to work within 90 days. From the 90-day period to the two-year period this individual is involved in a formal monitoring process that is ongoing on a monthly basis. It involves periodic visits to people who specialize in substance abuse to ensure that the individual is continuing to maintain sobriety. There are monthly meetings with the flight operations people, the medical department, and the pilot group to ensure that the individual is not coming up against problems he cannot look after which might cause him some difficulty and so would return to his former ways.

[Translation]

problématique. Une fois qu'il est établi qu'il pourrait être en difficulté, cet individu est visité par les personnes ressources appropriées dont notre association retient les services et qui se spécialisent dans les problèmes associés au mode de vie et à l'abus de substances; nous voulons en effet que ces professionnels déterminent si, oui ou non, le problème existe. Dans l'affirmative, on prévoit la participation à un programme de traitement et ensuite un suivi formel auquel l'individu en cause doit participer et qui se poursuit pendant deux ans.

Nous avons donc élaboré ce programme formel et structuré. Il a l'approbation de Transports Canada en ce sens que le docteur George Takahashi y a contribué, au début, il y a environ six ans. La contribution du docteur Takahashi nous a beaucoup aidés à mettre ce programme au point et à y apporter les améliorations requises; actuellement, ce programme donne de très bons résultats.

Capt Bindon: Je dois dire que nous avons rencontré très peu d'échecs. Les individus qui échouent, ne pilotent plus les avions; ils demeurent au sol.

M. Chadwick (Brampton—Malton): Monsieur le président, je voudrais continuer à explorer ce sujet avec le capitaine Noble avant de passer à d'autres questions. Capitaine vous avez parlé d'un traitement qui dure deux ans. Est-ce que le sujet qui participe à ce programme continue à recevoir son salaire?

Capt Noble: Oui.

M. Chadwick: Il perçoit son salaire mais il ne pilote plus?

Capt Noble: C'est exact.

M. Chadwick: Et cela pendant deux ans.

Capt Noble: C'est difficile à expliquer, mais il faut comprendre que cela constitue un élément très important du programme. Quand il est reconnu qu'un individu a adopté un mode de vie problématique qui lui interdit de piloter, les normes du gouvernement exigent que cette personne cesse de voler pendant deux ans. Dans ces conditions, il est fort probable que l'employeur ne versera plus son salaire au pilote en cause quand il n'y a pas de programme d'aide aux employés qui permettrait de lui porter assistance. C'est parce que notre association a pris note de cette difficulté qu'elle a élaboré le programme de réadaptation structurée que nous avons négocié avec Transports Canada et avec chacune des compagnies de transport aérien.

L'un des résultats de cette coopération fut de ramener la période d'interdiction de deux ans à possiblement 90 jours. Un individu en difficulté qui suivrait le programme formel et structuré dont nous disposons pourrait se retrouver au travail sous 90 jours. Ensuite, de l'expiration de cette période de 90 jours jusqu'à la fin des deux ans prévus, il participe à un processus de surveillance formelle qui se renouvelle tous les mois. Ce processus comprend des visites périodiques effectuées par des spécialistes de la toxicomanie qui s'assurent que l'individu en cause demeure abstinant. Le processus prévoit des rencontres mensuelles avec le personnel des opérations aériennes, le service médical et le groupe des pilotes pour s'assurer que l'individu en cause ne rencontre pas des difficultés qu'il ne peut surmonter, qui pourraient le placer dans une situation difficile et qui l'amèneraient à reprendre ses anciennes habitudes.

[Texte]

So there is a very active program in place that the individual must comply with for a minimum of at least two years. Upon failure to be involved in that program, the individual would revert to being outside of the program and would return to the government dictate of no employment for a minimum of two years. He would be on his own.

Mr. Chadwick: The problem I have as you relay that to me is: would a buddy want to tell a buddy he is going to lose pay for 90 days or 2 years?

Capt Bindon: Yes, and I can answer that very simply. Because it is a confidential program, and because it is well publicized among the pilots, and because of our success rate, we do not have any difficulty getting people to call us to say, I am a little concerned about Bill; he seems to be drinking more than he should, and maybe you should take a look at him. They call us very early.

In addition to the payroll aspect, all our disability plans have a clause in them that states very clearly that they must be on an approved program in order to draw any benefits. The old philosophy of "stop flying for two years, go on a treatment program, now you are cured, go back to work, you are on your own" is a bit of an archaic philosophy. Treatment is ongoing. The sooner you get somebody safely back to work, the better; and then the program continues beyond that in re-education and helping with any lifestyle problems that caused it.

We have alcoholics flying airplanes. We do not have alcoholics who are drinking flying airplanes. There are people in any profession who are alcoholics. That does not mean they are drinking, that they are impaired, or that they are using substances. They have identified themselves as alcoholics. Most of the people in the program have volunteered to be in the program when any problem is identified to them. They know what they are losing if they do not.

Mr. Chadwick: The statement you just made, "we have alcoholics flying airplanes"—

Capt Bindon: I assume I will see that on the front page of *The Ottawa Citizen* tomorrow. I am sorry I said it. But the fact is there are—

Mr. Chadwick: Since you have said that, in your opinion would you feel safe on that plane?

Capt Bindon: Absolutely, because that alcoholic, if he exists, is not drinking. There are alcoholics in Parliament; there are alcoholic doctors; there are alcoholics doing every single thing in this country, and the successful ones are not drinking.

• 1015

The Chairman: Alcoholics Anonymous is the most honest group there is in the world, vicariously exposed to it.

[Traduction]

Nous disposons donc d'un très bon programme auquel l'individu doit se conformer pendant au moins deux ans. Si elle ne respecte pas ce programme, la personne en cause en est exclue et se retrouve soumise aux règles du gouvernement qui interdisent qu'elle retourne au travail pendant au moins deux ans. Un pilote dans une telle situation devrait donc résoudre son problème par ses propres moyens.

M. Chadwick: En vous écoutant, je me pose la question suivante: qui est prêt à dire à son copain qu'il va perdre 90 jours de salaire, ou même deux ans?

Capt Bindon: Je comprends, et la réponse est très simple. C'est un programme confidentiel, très connu des pilotes, et, du fait des succès remportés, nous n'avons aucune difficulté à obtenir qu'on nous appelle pour dire, par exemple, eh bien je me préoccupe un peu au sujet de Bill, il me semble qu'il boit un peu plus qu'il ne le devrait et cela vaudrait la peine d'examiner son cas. On nous informe dès que le problème commence à être soupçonné.

En ce qui concerne la rémunération, tous nos régimes d'invalidité comportent une disposition indiquant très clairement qu'on ne peut bénéficier des prestations que si l'on participe à un programme approuvé. Le vieux principe disant «cesse de voler pendant deux ans, participe à un programme de réadaptation, une fois guéri retourne au travail et débrouille-toi tout seul» est quelque peu caduc. Le traitement doit être continu. Plus tôt on peut ramener quelqu'un au travail en toute sécurité, et mieux c'est; le programme de rééducation se poursuit après le retour au travail ainsi que l'aide apportée pour résoudre les problèmes de mode de vie qui seraient la cause des difficultés.

Nous avons des pilotes alcooliques. Mais nous n'avons pas d'alcooliques qui boivent et pilotent un appareil. Les alcooliques se retrouvent dans toutes les professions, mais cela ne veut pas dire qu'ils boivent, que leurs facultés sont affaiblies, ou qu'ils utilisent des drogues. Ils ont eux-mêmes reconnu qu'ils étaient alcooliques. La plupart de ceux qui participent au programme le font volontairement une fois qu'il est reconnu qu'ils sont en difficulté. Ils savent le prix à payer s'ils ne participent pas.

M. Chadwick: Cette déclaration que vous venez de faire «nous avons des pilotes alcooliques»...

Capt Bindon: Je vais probablement lire cela à la une de *The Ottawa Citizen* demain. Je regrette l'avoir dit. Mais le fait est que...

M. Chadwick: Mais vous l'avez dit, et à votre avis vous sentiriez-vous en sécurité dans un appareil piloté par une telle personne?

Capt Bindon: Absolument, parce que cet alcoolique, s'il existe, ne boit pas. Il y a des alcooliques au Parlement; il y a des médecins alcooliques; dans notre pays, on trouve des alcooliques dans tous les métiers, mais ceux qui réussissent sont ceux qui ne boivent pas.

Le président: Les Alcooliques anonymes constituent le groupe le plus honnête au monde, même si on ne le connaît qu'indirectement.

[Text]

Mr. Chadwick: I want to go back to the presentation. You said and I wrote it down—

Capt Bindon: Can I go back a step and take that out of *The Ottawa Citizen*?

Mr. Chadwick: You said that a drug testing program with respect to Canada would have to be acceptable to the U.S. I would like to know what your objection is to that. Is it a sovereignty type of thing? Is it just the Americans or is there something wrong with the program?

Capt Bindon: There is something wrong with the program.

Mr. Chadwick: Okay, what is it?

Capt Bindon: The big thing is the random testing, and there are so many things wrong with random testing. There is the rights issue. There is the inaccuracy. There is the tremendous cost. It just goes on and on. If you want to design a program that is the worst possible program you can have, do not go to the costs of designing it, just adopt the American program.

Mr. Chadwick: After having said that, who are your counterparts in the U.S.? You are CALPA. They are...?

Capt Bindon: They are USALPA.

Mr. Chadwick: Are they accepting that program in the U.S.?

Capt Bindon: No.

Mr. Chadwick: They are not accepting it?

Capt Bindon: They are not able to overcome it. They accept it because it is the law. They do not agree with the program.

Mr. Chadwick: They do not agree with the program. Is that on the basis of what you said was wrong with it?

Capt Bindon: Yes.

Mr. Chadwick: I want to say something to you with all due respect. I am getting a little tired of hearing the rights of an individual in deference to the rights of millions of travelling public. I am one of them. I am getting a little tired of hearing the rights of one person over the rights of millions. I would just like to go on the record for that.

You said clearly there is no problem, but have you seen the document we have from the Department of Transport, which says there are some problems?

Capt Bindon: Are you talking now of the results of the recent survey?

Mr. Chadwick: Yes.

Capt Bindon: I have seen the results of the survey, yes.

[Translation]

M. Chadwick: Je voudrais revenir à l'exposé. Vous avez dit, et je l'ai écrit,...

Capt Bindon: Puis-je revenir en arrière et retirer cette manchette du journal *The Ottawa Citizen*?

M. Chadwick: Vous avez dit qu'un programme canadien de dépistage des drogues devrait obtenir l'aval des États-Unis. Je voudrais savoir quelles sont vos objections à cela. S'agit-il de la souveraineté nationale? S'agit-il uniquement du fait qu'il s'agit des Américains, ou le programme est-il fautif?

Capt Bindon: Le programme présente des défauts.

M. Chadwick: Bon, quels sont-ils?

Capt Bindon: L'aspect aléatoire des tests constitue le défaut le plus important. Le recours aux tests aléatoires présente de nombreuses difficultés. Il y a la question des droits de la personne. Il y a la question de l'inexactitude. Il y a la question des coûts, qui sont énormes. Et la liste est longue. Si vous voulez le plus mauvais des programmes que l'on pourrait imaginer, ce n'est pas la peine de procéder à son élaboration, il suffit d'adopter le programme américain.

M. Chadwick: Ayant dit cela, quels sont vos homologues aux États-Unis? Vous êtes l'Association canadienne des pilotes de ligne, et eux s'appellent?

Capt Bindon: Ils s'appellent l'USALPA.

M. Chadwick: Est-ce qu'ils acceptent ce programme aux États-Unis?

Capt Bindon: Non.

M. Chadwick: Ils ne l'acceptent pas?

Capt Bindon: Ils ne peuvent pas l'éliminer. Ils l'acceptent parce que c'est la loi. Mais ils ne sont pas d'accord avec ses dispositions.

M. Chadwick: Ils ne sont pas d'accord avec les dispositions de ce programme. Et cela, en reprenant vos arguments?

Capt Bindon: Oui.

M. Chadwick: Sans vouloir blesser qui que ce soit, j'ai quelques mots à dire à ce sujet. Je commence à en avoir assez d'entendre parler des droits individuels que l'on oppose aux droits des millions de personnes qui, comme moi, doivent voyager. Je suis un peu fatigué d'entendre dire que les droits d'une personne doivent prévaloir sur les droits de millions d'autres. Je veux tout simplement me prononcer officiellement à ce sujet.

Vous dites clairement que la situation ne pose pas de problème, mais avez-vous vu le document que nous avons reçu du ministère des Transports et qui indique que l'on a rencontré quelques problèmes?

Capt Bindon: Parlez-vous maintenant des résultats de cette récente enquête?

M. Chadwick: Oui.

Capt Bindon: J'ai vu les résultats de l'enquête, oui.

[Texte]

Mr. Chadwick: It says there are some problems. It indicates to me there are some problems and that something should be done about them before they become a really big problem. I guess the difference is in defining "problem", your problem versus my problem. You said there is no problem, yet as I look at this document I think there is. I wonder what you mean by "no problem".

Capt Bindon: I do not read the document to read there is a problem. I read the document as reading in fact the usage is far, far less than the national average. I also believe that even if there is a problem—and I do not believe the survey identified a problem—there are far better ways to deal with it. I believe the employee assistance programs, the intervention programs, the education, as was said. If there is reasonable cause we have no objection at all to testing, but the effort, the money, the legislation, the motivation to the companies in our opinion should go into the programs that are more likely to have some success in preventing there being a big problem, not simply policing and punishing.

Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke): I really appreciated the clarity with which the brief was presented, but I do have one question that arises out of it. On page 5 there seems to be almost a conflict. It says:

CALPA opposes the mandatory testing of crew members for use of illegal drugs, either announced or surreptitiously, by any means.

This is following "Testing for Use of Illicit Drugs". Then you drop down one paragraph:

Further to this policy, CALPA has no objections, under agreed-upon safeguards, to pre-employment or post-accident drug screening, nor to a corollary to the latter, in cases of reasonable cause.

• 1020

While everything else is very clear, I have problems in trying to bring those two statement together.

Capt Bindon: So do I, when I read them. We must make that written policy clearer. That is a published policy in our policy manual and it means exactly what I have said before, i.e., that there be no testing without good reason.

There was a point at which we were opposed to testing, and when we talked about accident safety before this committee previously, we had some objections to methods of post-accident testing. But I am now saying clearly that we do not object to testing for cause, pre-employment or post-accident.

[Traduction]

M. Chadwick: Le document dit qu'on a noté quelques problèmes. Ceci m'indique que quelques problèmes existent et qu'il faut faire quelque chose à ce sujet avant que nous nous trouvions confrontés par une situation vraiment grave. Je crois que la difficulté consiste à savoir de quel «problème» il s'agit, le vôtre, ou le mien. Mais vous avez dit qu'il n'y avait pas de problème à résoudre et pourtant, quand je regarde ce document, je crois qu'il y en a. Je me demande ce que vous voulez dire quand vous déclarez «pas de problème».

Capt Bindon: Selon mon interprétation, ce document ne signale pas la présence d'un problème. Les renseignements que j'y trouve indiquent que la consommation de drogues est de loin, de très loin, inférieure à la moyenne nationale. Je crois également que, même s'il y a un problème—et je ne crois pas que l'enquête indique cela—il y a de bien meilleures façons de le résoudre. Je pense aux programmes d'aide aux employés, aux programmes d'intervention, à l'éducation, comme cela a été dit. En présence de motifs raisonnables, nous n'avons aucune objection à ces tests, mais nous préférons que les efforts, les fonds, les lois, les plans des entreprises soient orientés vers les programmes qui sont plus susceptibles de réussir dans la prévention de graves difficultés, au lieu de se contenter de faire la police et de punir.

M. Kristiansen (Kootenay—Ouest—Revelstoke): J'ai beaucoup apprécié la façon très claire dont vous avez présenté votre mémoire, mais j'aurais une question à son sujet. À la page 5, je trouve des déclarations qui semblent presque contradictoires. Il s'agit de ceci:

L'Association canadienne des pilotes de ligne s'oppose à ce que les membres des équipages soient soumis à des tests de dépistage des drogues obligatoires, que ces tests soient annoncés à l'avance ou exécutés subrepticement, quelle que soit la méthode utilisée.

Cette déclaration suit la rubrique intitulée «Tests pour déceler l'usage de drogues illicites». Au paragraphe ensuite vous dites:

Compte tenu de cette politique, l'Association ne s'oppose pas, compte tenu des mesures de protection acceptées, à des tests de dépistage des drogues à l'embauche ou après un accident où, en corollaire à ceci, quand il y a des motifs raisonnables.

Tout le reste est clair, mais j'ai du mal à concilier ces deux affirmations.

Capt Bindon: Moi aussi. Il va falloir préciser les directives. Elles sont publiées dans notre manuel et comme je l'ai dit précédemment, elles exigent que tous les tests soient obligatoirement motivés.

Il fut un temps où nous nous opposions aux tests, et lorsque nous avons parlé de prévention des accidents devant ce comité, nous avons formulé des objections concernant les méthodes utilisées dans les tests effectués après un accident. Aujourd'hui, j'affirme que nous ne nous opposons pas aux tests fondés sur des présomptions, aux tests à l'embauche et ni aux tests effectués après un accident.

[Text]

Mr. Kristiansen: I thought we perhaps had a problem in defining the terms "mandatory" and "random". The two terms seemed to be getting confused and I was not sure whether one post-dated the other or whether some shading was involved that I had missed.

Capt Bindon: This policy was developed earlier, so we were not looking at all the ramifications of what might result in legislation.

Mr. Kristiansen: In terms of the various hazards affecting the air transportation industry, I am sure there must be a significant number of studies that relate the number of accidents or incidents to a great number of causes; for instance, the age of aircraft, the capacity or size of an aircraft, and the average number of maintenance hours on an aircraft that is involved in an incident or accident. What studies could you refer us to that we may not be aware of?

Capt Bindon: This committee is very aware of our position on causes of accidents. We think there is not just one cause, but a broad set of causal factors.

A number of studies have been conducted that we can supply you with in reference to this point, but none of those causal factors in any Canadian airline accident have ever been alcohol or drug-related. Virtually every other aspect, such as weather, aging aircraft, equipment failure, or pilot error, which is never a clear-cut item, appears in causal factors, but never alcohol or drugs. I cannot find one.

Mr. Kristiansen: Do you not find it astounding that this kind of policy is coming forward under those circumstances when the studies show absolutely no reason for it? I am sure those studies show some other reasons. Is that correct?

Capt Bindon: I like the way you put that, yes.

Mr. Schneider (Regina—Wascana): First, I do not think we, as legislators, can be immensely concerned with cost and inconvenience with respect to the problem we are talking about in relation to the perception of public safety. While they are a concern, as Mr. Chadwick pointed out, we must weigh them in our minds. That is not to say I am gung-ho on random testing; my mind is completely open.

Second, I wanted to make a statement with respect to your term "alcoholic". I felt for you and winced at the same time you did when you made that statement, but as we are all aware, the definition of an alcoholic relates to a medical problem and is not a statement of an individual's drunkenness. Thus, if any members of the media here or elsewhere take freedoms with that statement, I am sure you would give me full support to suggest that their collective journalistic behinds be kicked.

Capt Bindon: I am glad you said that.

Mr. Schneider: The impression has been left with us that, because this American law has been put in place, we feel we might be bound to adhere to it. What if we do not follow the American law? What if we do not fill up their aircraft with someone who has been exposed to a random testing experience? Will that not have as negative an impact on American air transportation as the reverse?

[Translation]

M. Kristiansen: La définition des notions de tests obligatoires ou de tests aléatoires pose peut-être des problèmes. Elle semble prêter à confusion, et je ne sais pas exactement si l'une a précédé l'autre, ou s'il y a un certain chevauchement entre les deux.

Capt Bindon: Ces directives ont été adoptées il y a un certain temps, et nous n'avons pas envisagé toutes les ramifications éventuelles de la loi.

M. Kristiansen: Je suis sûr qu'on a dû faire un certain nombre d'études concernant les dangers des transports aériens et l'origine des accidents, par exemple l'âge de l'avion, ses capacités, la moyenne des heures d'entretien d'un avion impliqué dans un accident. Pouvez-vous nous indiquer des études dont nous n'aurions pas été informés?

Capt Bindon: Le comité connaît parfaitement notre point de vue sur les origines des accidents. Nous estimons qu'ils sont dus non pas à une cause unique, mais à un vaste ensemble de facteurs.

Nous pourrions vous soumettre un grand nombre d'études réalisées à ce sujet, mais aucun des accidents impliquant une compagnie aérienne canadienne n'a été causé par l'alcool ou la drogue. On trouve à peu près tous les autres facteurs, comme le temps, la vétusté de l'avion, les pannes, les erreurs de pilotage, qui ne sont jamais très bien définies, mais il n'est jamais question d'alcool ou de drogue. Je n'en connais pas un seul exemple.

M. Kristiansen: Ne trouvez-vous pas surprenant que ce genre de directive entre en vigueur dans de telles circonstances, alors que les études ne lui apportent aucune justification? Je suis certain que les études font apparaître d'autres facteurs. N'est-ce pas?

Capt Bindon: Oui, c'est tout à fait cela.

M. Schneider (Regina—Wascana): Tout d'abord, je ne pense pas que le législateur doive se soucier outre mesure du coût ou des inconvénients que comportent les solutions à un problème de sécurité publique. Comme l'a dit M. Chadwick, ce sont des facteurs dont il faut tenir compte, mais en les pondérant. N'en déduisez pas que je suis un partisan acharné des tests aléatoires; je suis prêt à considérer toutes les propositions.

Deuxièmement, je voudrais faire une déclaration concernant votre référence à l'alcoolisme. J'ai bien compris vos propos, et je l'ai manifesté par mon attitude, mais comme nous le savons tous, l'alcoolisme est par définition un problème médical, et n'a rien à voir avec l'ébriété. Par conséquent, si des journalistes d'ici ou d'ailleurs prennent des libertés avec cette déclaration, vous m'accorderez certainement votre appui si je propose qu'on leur botte collectivement les fesses.

Capt Bindon: Je suis heureux de vous l'entendre dire.

M. Schneider: Nous avons l'impression qu'avec l'entrée en vigueur de cette loi américaine, nous nous sentons obligés d'y adhérer. Que se passera-t-il si nous ne l'appliquons pas? Que se passera-t-il si le préposé qui remplit le réservoir des avions américains n'a pas subi de tests de dépistage aléatoires? Est-ce que cela ne sera pas aussi négatif que l'inverse pour les transports aériens américains?

[Texte]

[Traduction]

• 1025

Capt Bindon: Yes, and that to me is the answer. If we do not work it out by bilateral agreements, we are not doing it in our country. We are going to do it the Canadian way. They still want to fly here.

Mr. Schneider: I notice in your submission you say flight personnel should not use intoxicants of any kind within 12 hours of flight time. I have some very limited experience in the air, and in the days when I got my licence I thought we were bound for a 24-hour period. Has that been changed?

Capt Bindon: The federal law is 8 hours. Airline regulations in this country are generally 12. In the United States some are 24, some are 12. In the military, for example, an individual commander may want to set his own standards for his people, but when I was flying in the military our rule was 8 hours.

There are 2 parts to that. It is nothing within 8 hours and not to operate an aircraft while intoxicated or under the influence. So what it says is you cannot drink a lot 15 hours before and go to work still showing the effects of that. So there is no time limit on being intoxicated. You simply must not be impaired by drugs or alcohol, and you must not consume any. If a person were to have a single drink 10 hours before a flight, it is unlikely 10 hours later that he is impaired by that glass of wine, for example. But our rules say you will not have that glass of wine and you will not under any circumstances be impaired.

Mr. Schneider: My memory must be failing, but I thought it was 24 hours for abstinence from any substance.

There was an earlier implication that unless you are a member of CALPA—which I fully respect; CALPA represents the larger airlines and their pilots—as opposed to smaller airlines that may not be represented by CALPA, perhaps it is safer to fly with the larger airlines than the smaller airlines. I do not want to leave that impression in this committee.

Capt Bindon: No, I did not intend to imply that, and most of the feeders now, the regional carriers in Canada, are members of our association. When I talk about employee assistance plans, though, they are usually developed between the union representing the workers and the company. They are not something usually put in unilaterally in an unorganized group. So the groups that do not have them either are not organized—they do not have anybody speaking for them—or they just recently have somebody speaking for them.

Capt Bindon: Si, et c'est bien, à mon sens, la réponse qu'il faut donner. Si on ne peut pas se mettre d'accord sur des ententes bilatérales, il ne faut pas appliquer la loi américaine dans notre pays. Nous devons procéder à notre façon. Les Américains voudront quand même effectuer des vols ici.

M. Schneider: Vous dites dans votre mémoire que le personnel de vol ne doit absorber aucune boisson alcoolique dans les 12 heures qui précèdent un vol. J'ai une très modeste expérience de l'aviation, et à l'époque où j'ai obtenu mon brevet, il me semble qu'il était interdit de consommer de l'alcool dans les 24 heures précédant un vol. Y a-t-il eu un changement?

Capt Bindon: La loi fédérale impose un délai de 8 heures. Au Canada, les règlements des compagnies aériennes exigent généralement 12 heures. Aux États-Unis, c'est parfois 24 heures, parfois 12 heures. Dans l'armée de l'air, par exemple, un officier supérieur peut imposer ses propres normes à ses subalternes, mais lorsque j'étais dans l'armée de l'air, la règle était de 8 heures.

Il y a deux éléments à considérer à cet égard. Il ne faut rien absorber dans les 8 heures précédant un vol, et il est interdit de piloter un avion après avoir bu ou en état d'ébriété. Par conséquent, il est interdit de s'ennivrer 15 heures avant un vol et d'entreprendre tout de même ce vol alors qu'on présente des signes d'ébriété. Il n'y a donc pas de limite de temps pour l'ébriété. Il est tout simplement interdit de piloter avec des facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue, et il est interdit d'en consommer. Si le pilote prend une consommation 10 heures avant un vol, il y a peu de chance que, 10 heures plus tard, ses facultés soient encore affaiblies, par exemple par un verre de vin. Mais d'après nos règles le pilote ne doit pas boire ce verre de vin et ne peut en aucun cas piloter avec des facultés affaiblies.

M. Schneider: Ma mémoire me fait peut-être défaut, mais il me semblait qu'il fallait s'abstenir de toute consommation de drogues ou d'alcool 24 heures avant un vol.

On a laissé entendre, tout à l'heure, qu'à cause des pilotes qui n'étaient pas membres de l'ACPL—j'ai le plus grand respect pour cette association, qui représente les grosses compagnies aériennes et leurs pilotes—puisque les petites compagnies aériennes ne sont pas nécessairement représentées par l'ACPL, il était préférable d'opter pour les vols des grosses compagnies aériennes. Je ne voudrais pas que le comité reste sur cette impression.

Capt Bindon: Non, et ce n'est pas ce que j'ai voulu dire, car la plupart des compagnies régionales canadiennes sont membres de notre association. Les régimes d'aide aux employés sont généralement élaborés conjointement par les syndicats représentant les travailleurs et les compagnies aériennes. Habituellement, ils ne sont pas décidés unilatéralement au sein d'un groupe non structuré. Par conséquent, lorsqu'une compagnie n'a pas de régime d'aide aux employés, c'est parce qu'elle est non syndiquée—ces employés n'ont personne pour les représenter—ou parce qu'ils ne sont représentés que depuis peu de temps.

[Text]

But virtually all the regional carriers in Canada are or will be on our rolls or are represented by someone else. There is one regional carrier that is represented by somebody who will be testifying before you, and they have programs in place.

Mr. Schneider: The point I wanted to make, though, was that the Department of Transport has rules and regulations in place that essentially make aviation in Canada as safe as it is anywhere in the world.

Capt Bindon: Yes, absolutely. To clarify my answer on the 24 hours, it has been pointed out to me that the 24-hour limit is a recommendation in the government publications. The 8-hour one is the rule, but they do say a good rule to follow is 24 hours between drinking and flying.

Mr. Kristiansen: On page 5 it says: "CALPA reserves the position to satisfy this requirement with its own medical department or consultants". You are saying wherever there is any testing for drugs, whether legal or illegal drugs, the association or the employees collectively should be able to choose the doctor or medical personnel who conduct the testing.

Capt Bindon: Choose and approve of the process is more what we are saying, so it is not just the lowest bidder out there who is taking urine samples at the airport. We want it to be a process we are involved in and we have approved, and it should involve either government or the medical departments of major carriers.

Mr. Kristiansen: Joint selection of qualified—

Capt Bindon: Joint selection, yes.

Mr. Nault (Kenora—Rainy River): On page 8 you talk about the Addiction Research Foundation, and then the fact that roughly 20% of the 164 federally regulated companies are already drug testing, and 14% have alcohol testing. Then it goes on to say the large majority, 80%, that are tested are in safety-sensitive areas.

• 1030

I guess the question that I am interested in is: out of the 4,300 employees that you have—and it goes on say that the testing was pre-employment, periodic, with regular medicals, it goes on and on—is it safe to say that every one of your employees really is drug-tested now?

Capt Bindon: No, although we do have the regular medicals. But specifically to say that we have any random testing—

Mr. Nault: No, not random. But I am suggesting that when you go for your medical that is part of the process.

Capt Bindon: Yes.

Mr. Nault: So therefore you are drug tested, not randomly but on a regular basis. For instance, the older guys, the 40-year olds.

Capt Bindon: Yes, the older guys. We do it pretty regularly. It is not a specific that when you go for your medical they are going to test you for drugs, but it is obvious that if there is anything that the doctor suspects—

[Translation]

Mais la quasi-totalité des transporteurs régionaux canadiens adhèrent à notre association, ou s'y font représenter par quelqu'un d'autres. Le transporteur régional est actuellement représenté par quelqu'un qui doit comparaître devant votre comité, et il applique un programme d'aide aux employés.

M. Schneider: Ce que je voulais dire, c'est que grâce aux règles et aux règlements appliqués par le ministère des Transports, la sécurité des transports est aussi bien assurée au Canada que dans tout autre pays.

Capt Bindon: Oui, absolument. Pour préciser ma réponse concernant le délai de 24 heures, on me signale que c'est ce que recommande les publications du gouvernement. La règle prévoit 8 heures, mais on dit qu'il est bon de respecter un délai de 24 heures entre la consommation d'une boisson alcoolisée et le vol.

M. Kristiansen: À la page 5, vous dites que votre association se réserve le droit de se conformer à ces exigences soit par l'intermédiaire de son propre service médical, soit en ayant recours à des médecins agréés. Vous dites que pour tous les tests antidrogues, qu'il s'agisse de drogues légales ou illégales, l'association ou les employés devraient pouvoir choisir le médecin ou le personnel médical chargé d'effectuer les tests.

Capt Bindon: Nous parlons davantage du choix et de l'approbation de la méthode; il ne faut donc pas s'en remettre au plus bas soumissionnaire pour les prélèvements d'échantillons d'urine à l'aéroport. Nous voulons participer au processus et l'approuver, et il devrait faire intervenir soit le gouvernement, soit les services médicaux des grandes compagnies de transport aérien.

M. Kristiansen: Vous demandez la sélection conjointe de personnel qualifié. . .

Capt Bindon: Oui, la sélection conjointe.

M. Nault (Kenora—Rainy River): À la page 8, vous parlez de la Fondation de la recherche sur l'alcoolisme et la toxicomanie, et vous mentionnez qu'environ 20 p. 100 des 164 compagnies soumises à la réglementation fédérale font déjà des tests de dépistage de la drogue, et que 14 p. 100 d'entre elles font des tests de dépistage de l'alcool. Vous dites ensuite qu'une grande majorité des personnes soumises aux tests, soit 80 p. 100 occupent, des emplois de vigilance.

Vous parlez ensuite des tests à l'embauche, des tests périodiques, des visites médicales régulières, etc.; peut-on considérer qu'actuellement, vos 4,300 employés sont tous soumis à des tests de dépistage de la drogue?

Capt Bindon: Non, mais nous avons des visites médicales régulières. En ce qui concerne les tests aléatoires. . .

M. Nault: Je ne parle pas des tests aléatoires. Je veux dire que ces tests font partie des visites médicales.

Capt Bindon: Oui.

M. Nault: Vous êtes donc soumis à des tests de dépistage de la drogue, non pas des tests aléatoires, mais de façon régulière. Par exemple, pour les hommes d'un certain âge, disons de 40 ans.

Capt Bindon: Oui. Nous faisons ces visites médicales régulièrement. Lorsqu'on en passe une, on n'est pas obligatoirement soumis à un test de dépistage de la drogue, mais si le médecin a le moindre soupçon. . .

[Texte]

Mr. Nault: But under regulation, the doctor is by law obligated—

Capt Bindon: By law he has to report anything and to ground you until the condition is deemed to be safe.

Mr. Nault: That is basically what I was getting at then, and it relates here that out of the roughly 250,000 employees that are under these 164 federally regulated companies, according to this roughly 151,000 are already drug tested; not randomly, but they are tested. Therefore, when we start talking about the fact that we must have this random testing because we are worried about safety, then it would be easy to assume—because there already is that mechanism in place, the regulations are there—that the safety problem that certain members seem to be overly worried about really does not exist.

Capt Bindon: I can only speak for the people I represent. But certainly the monitoring process is about as tight as you could possibly get it.

Mr. Nault: The last thing I am interested in is your statement that... Is it your counterpart in the United States that does random testing now and is it 0.6%?

Capt Bindon: The 0.6% is actually Department of Transport and it is all Department of Transport employees in what are considered to be safety-sensitive positions. I do not know what percentage of those are pilots. That is not the airline pilots of the States. That is like employees of Transport Canada.

Mr. Nault: Based on that, then, could you give me some information as to how this survey came to the conclusion that there was such a problem in our safety-sensitive transportation modes in Canada, if this particular figure of 0.6% is a lot different from what is being said in the survey? That is why I go back to the last point. Is that the consultation process? Were the questions that were asked so broad and general that the simple question could have been: do you drink? Of course I drink, off-duty obviously, but when I go to work I am of fit mind and body and ready to roll.

Capt Bindon: A lot of it dealt with: have you had a drink in the last week; in the last month? I would also point out that this 0.6% is detection of use, not impairment. In fact, my understanding is that with some of the drugs you can detect them up to 28 days and in some cases up to 50 days. With other drugs you cannot detect their use after about six hours, but there is no suggestion that 0.6% is impairment.

Mr. Nault: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Comuzzi: Captain Noble, when we talked about the life problems and the intervention program, and although the thrust here is for drugs and alcohol, would that also include stress and fatigue for the pilots and is that where your intervention program would come in?

Capt Noble: The rehabilitation program as it is designed is meant to be a total health program. If an individual is seen to have any kind of lifestyle problem at all, whether it be related to marriage, to finance, to his children in terms of

[Traduction]

M. Nault: D'après le règlement, le médecin est obligé. . .

Capt Bindon: La loi l'oblige à déclarer ce qu'il constate et à interdire au pilote de voler quand il présente un risque pour la sécurité.

M. Nault: C'est à cela que je voulais en venir: Sur les 250,000 employés des 164 compagnies régies par la réglementation fédérale, 151,000 environ subissent déjà des tests de dépistage de la drogue, même s'il ne s'agit pas de tests aléatoires. On commence à dire qu'il faudrait faire le test aléatoire pour des raisons de sécurité, mais il existe déjà un mécanisme de contrôle et une réglementation, et on peut même supposer que le problème de sécurité dont certains se soucient tant n'existe pas.

Capt Bindon: Je ne peux parler que pour les pilotes que je représente. Mais de toute évidence, le processus de contrôle est aussi strict que possible.

M. Nault: Enfin, vous dites que votre homologue américain qui procède à des tests aléatoires relève 0,6 p. 100 de tests positifs.

Capt Bindon: Ce résultat de 0,6 p. 100 est celui du ministère américain des Transports, et concerne tous les employés de ce ministère qui sont considérés comme titulaires d'un poste de vigilance. Je ne sais pas quelle est la proportion de pilotes parmi eux. Cela ne concerne pas les pilotes de ligne des États-Unis. Il s'agit d'employés, comme ceux de Transports Canada.

M. Nault: À partir de cela, pouvez-vous nous dire comment les auteurs de cette étude en sont venus à la conclusion qu'il existait un problème de sécurité aussi sérieux dans les modes de transport au Canada, si cette proportion de 0,6 p. 100 est bien différente de ce que l'on affirme dans l'étude? C'est pourquoi j'en reviens au dernier argument. Est-ce bien le processus de consultation? Les questions posées étaient-elles à ce point générales? Est-ce qu'on demandait simplement: «Est-ce que vous buvez»? Bien sûr que je bois, mais en dehors des heures de travail, et lorsque je viens travailler, je suis sain de corps et d'esprit, et en pleine forme.

Capt Bindon: On demandait essentiellement à la personne interrogée si elle avait consommé une boisson alcoolisée au cours de la dernière semaine, ou du dernier mois. Je signale aussi que cette proportion de 0,6 p. 100 concerne la détection de la consommation, et non pas les facultés affaiblies. En fait, il me semble que certaines drogues peuvent être détectées en 28 jours, voire 50 jours après avoir été consommées. D'autres drogues deviennent indétectables au bout de six heures, mais cette proportion de 0,6 p. 100 ne concerne nullement les facultés affaiblies.

M. Nault: Merci, monsieur le président.

M. Comuzzi: Capitaine Noble, lorsqu'on parle de problèmes de comportement et de programmes d'intervention, même s'il est question ici de problèmes de drogues et d'alcool, est-ce que cela concerne également le stress et la fatigue des pilotes, et en est-il question dans votre programme d'intervention?

Capt Noble: Notre programme de réadaptation est conçu comme un programme de santé globale. Si quelqu'un éprouve un problème quelconque, concernant le mariage, la situation financière ou les enfants, par exemple si sa fille veut

[Text]

perhaps a fellow's daughter wanting to run off with an individual and go to Europe for the summer, anything that has to do with causing a distraction at work, we get involved with those people in terms of trying to help them out. As I mentioned before, we keep professional people on retainer with the association so that we can refer those people to those specialists in order to get whatever help it is they require.

• 1035

The Chairman: Captain Bindon, you mentioned resolving things bilaterally. I am just curious here because the word has not been mentioned. Is ICAO doing anything on this in terms of the American regulations that are going to affect all world carriers? Or is it doing nothing because the carriers control IACO and American carriers are pretty strong in that organization?

Capt Bindon: I know that IFALPA, which is the International Federation of Air Line Pilots Associations, to which we belong, is working on the problem. We make a lot of representations at ICAO, but what they are actually doing right now I do not know. I know that the Americans appear to be moving quickly in the Canadian context because we have more interchange between them. In other words, this could be the example for the world if we do it wrong.

The Chairman: Captain Bindon, I want to thank you and your colleagues for appearing, for a very powerful brief, and for the answers to questions to amplify your point of view, which is pretty clear. You have always helped this committee. I certainly know that the full brief is part of this. The summary you gave will be part of our food for thought and deliberations as we try to come up with some policy guidelines that the minister has requested before there is any legislation.

Thank you for helping to add to the collection of evidence. It is certainly a pretty strong consensus that there are real questions about random testing, to say the least.

Capt Bindon: Thank you, Mr. Chairman, and thanks to the committee for listening to us.

The Chairman: Before you go, did you get a copy of a letter from Deputy Minister Shortliffe in February? Members have this and I hope they look at it over the weekend, because on Tuesday we must see how far we are going down the road here.

The letter to the president of the Canadian Owners and Pilots Association is to Mr. Beech, but did you get a copy of the letter from Mr. Shortliffe advising that it was to inform you about the United States Department of Transport regulations issued on December 26 and 27, talking about the two-year period, and attaching thereto the brief from the Canadian Owners and Pilots Association, and an excerpt from the federal registry setting out the FFA regulation and how there is going to be a two-year period of grace as they try to work some things out? Did you get that?

Capt Bindon: Yes, that appeared on my desk just about when I was leaving to come up here yesterday. So we do have it.

[Translation]

partir avec un garçon en Europe pour l'été, et que ce problème nuise à son rendement au travail, nous intervenons pour lui venir en aide. Comme je l'ai indiqué précédemment, l'association a à son service des spécialistes auxquels elle peut confier les personnes qui ont besoin d'aide.

Le président: Capitaine Bindon, vous avez parlé d'un effort bilatéral pour résoudre les problèmes. Je remarque, curieusement, qu'il n'a pas été question de l'OACI. Est-ce que cet organisme fait quelque chose à propos des règlements américains qui vont s'appliquer à tous les transporteurs du monde? Ou est-ce qu'il ne fait rien, parce qu'il est contrôlé par les transporteurs, et que les transporteurs américains y sont fortement représentés?

Capt Bindon: Je sais que la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne, à laquelle nous sommes affiliés, s'occupe du problème. Nous intervenons auprès de l'OACI, mais je ne sais pas ce que fait cet organisme à l'heure actuelle. Je sais que les Américains semblent investir rapidement la scène canadienne, car nous avons beaucoup d'échanges avec eux. Autrement dit, un éventuel échec aurait valeur d'exemple à l'échelle mondiale.

Le président: Capitaine Bindon, je tiens à vous remercier, vous et vos collègues, pour être venus nous présenter cet excellent mémoire, pour avoir répondu à nos questions et pour nous avoir exposé votre point de vue, qui me semble tout à fait clair. Votre aide nous a toujours été précieuse. Votre mémoire d'aujourd'hui est encore inscrit à votre crédit, et le résumé que vous nous avez présenté sera pris en considération dans les travaux d'élaboration des lignes directrices que le Ministre nous a demandé de présenter avant le dépôt d'un projet de loi.

Je vous remercie d'avoir contribué à notre documentation. Un consensus semble se dégager autour des questions pour le moins sérieuses que suscitent les tests aléatoires.

Capt Bindon: Je vous remercie, monsieur le président, je remercie de leur attention les membres du comité.

Le président: Avant de partir, pouvez-vous me dire si vous avez reçu copie d'une lettre du sous-ministre Shortliffe de février dernier? Les membres du comité l'ont reçue, et j'espère qu'ils vont l'étudier pendant la fin de semaine, car mardi, nous devons voir jusqu'où nous devons aller.

La lettre au président de l'Association canadienne des propriétaires et des pilotes est adressée à monsieur Beech, mais avez-vous reçu une copie de la lettre de M. Shortliffe signalant que vous alliez être informés de la réglementation du ministère américain des Transports des 26 et 27 décembre dernier, qui prévoit une période de deux ans, et à laquelle était joint le mémoire de l'Association canadienne des propriétaires et des pilotes ainsi qu'un extrait du registre fédéral indiquant la réglementation de la FFA et signalant qu'il y aurait une période de grâce de deux ans pour régler les problèmes? Avez-vous reçu cela?

Capt Bindon: Oui, je l'ai reçue sur mon bureau alors que je m'apprêtais à partir pour Ottawa hier. Nous l'avons donc reçue.

[Texte]

The Chairman: I certainly want members to direct their attention to that. It is very interesting. I gather he wrote to all agencies in the transport field. You have it, anyway.

Capt Bindon: We have it, yes.

The Chairman: We will see you later.

Capt Bindon: Thank you.

The Chairman: We will call the next witness, the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers. We spent an extra long time here with the pilots because of their supersensitive position in the transportation field, to say the least.

Mr. Stol, we want to thank you for presenting your brief which has been circulated to members. I understand from the clerk that you would like to read the whole brief and not paraphrase it.

Mr. Theo N. Stol (National Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers): Yes, please.

The Chairman: If you do, then to try to catch up I will limit questions to just five minutes on both sides of the aisle.

Ordinarily I do not accept the reading of briefs and I want that to be known across this country. But yours is 13 pages and it is big print. Your conclusions are pretty definite, but if you would feel more comfortable reading it, then that is going to limit the questions.

Mr. Stol: First of all, I would like to introduce Mr. Rick Beckwith, Executive Assistant of the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers.

The reason I was asking to read the brief is that it is really a summation of the brief of the Canadian Labour Congress that was submitted on behalf of all of the unions in Canada that are affiliated to it.

The Chairman: I do not like to press on reading briefs. Witnesses can do what they want to do within a certain timeframe, and we know that time was allotted on a pretty tight basis. But questions and answers usually help develop more information, because we can read the brief. If you want to read the brief then I am going to allow only five minutes of questions on both sides of the aisle.

• 1040

Mr. Stol: I am a fast reader.

This submission is made on behalf of the members of the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers who are employed in air, shipping, bus, truck, and rail modes of transportation in Canada. We wish to extend to you our appreciation for the opportunity given us this day to outline the concerns of our members employed in public safety-sensitive positions covered by the proposed drug-testing strategy.

Our union has a long-standing concern with promoting a healthy and safe workplace. We agree that drug use and dependency are part of the many social problems and our members are not immune. We can agree that the workplace

[Traduction]

Le président: Je voudrais attirer l'attention des membres du comité à ce sujet. C'est un document très intéressant. Je pense que le sous-ministre a écrit à tous les organismes de transport. De toute façon, vous avez cette lettre.

Capt Bindon: Oui.

Le président: Eh bien, à la prochaine.

Capt Bindon: Merci.

Le président: Nous passerons à nos témoins suivants, qui représentent la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers. Nous avons consacré beaucoup de temps aux pilotes, qui assument des responsabilités pour le moins énormes dans le domaine des transports.

Monsieur Stol, nous vous remercions de votre mémoire, qui a été distribué aux membres du comité. Le greffier nous signale que vous vouliez le lire intégralement, non pas le résumer.

M. Theo N. Stol (vice-président national de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers): Oui, s'il-vous-plaît.

Le président: Dans ce cas, comme nous avons du temps à rattraper, je vais limiter les questions à cinq minutes de chaque côté.

Ordinairement, je n'accepte pas que les témoins lisent leur mémoire, et je tiens à le faire savoir, mais votre document a 13 pages, et il est imprimé en gros caractères. Vos conclusions sont assez précises, mais si vous préférez le lire, nous allons raccourcir la période de questions.

M. Stol: Tout d'abord, je voudrais vous présenter monsieur Rick Beckwith, adjoint de direction de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers.

J'ai demandé à donner lecture de notre mémoire, car il s'agit d'un résumé du mémoire présenté par le Congrès du travail du Canada au nom de tous les syndicats canadiens qui sont affiliés.

Le président: Je n'incite jamais les témoins à lire leur mémoire. Ils font ce qu'ils veulent du temps qui leur est accordé et qui est limité, comme nous le savons. Les questions et les réponses nous permettent de nous renseigner davantage, car nous pouvons lire les mémoires. Mais si vous tenez à donner lecture du vôtre, je n'autoriserai que cinq minutes de part et d'autre.

M. Stol: J'arrive à lire assez vite.

Cette présentation est faite au nom des membres de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers qui travaillent, au Canada, dans le domaine du transport aérien, maritime, routier et ferroviaire. Nous vous remercions de nous donner l'occasion aujourd'hui d'exposer les préoccupations de nos membres dont les postes sont visés par la stratégie de dépistage proposée parce que susceptibles d'affecter la sécurité des transports.

Notre syndicat se soucie depuis longtemps de promouvoir un milieu de travail sain et sans risques. Nous convenons que la consommation d'alcool et de drogues et la toxicomanie font partie des nombreux problèmes sociaux dont nos

[Text]

is simply an extension of a society problem and that there is a need to address causes and find solutions. However, it should be emphasized that drug abuse is a medical problem that must therefore be covered by the same ethical, moral, and scientific requirements as any other medical problem.

Reasons for drug and alcohol abuse have many contributing factors. We find that stress, family and marital problems, financial concerns, and lifestyle changes play a major role. In that context, we acknowledge that there is reason for concern about the public safety and accidents. However, these problems and the methods of dealing with them must be viewed from several different perspectives.

Is drug testing the answer? Employers emphasize the fact that they have the responsibility to maintain a safe working environment for employees and associate a number of other industry problems with substance abuse. On the other hand, unions and other labour groups point out that drug testing will not solve the problems of drug abuse in Canadian society but will create distrust and tension in the workplace, and they object to management attempts to control the lives of workers in this way.

Transport Canada conducted a national survey after consultation with unions, employers, and industry organizations. The survey was conducted to find out if drug and alcohol abuse by certain transportation industry workers poses a serious risk of life, injury, or property damage. The result of the survey clearly indicated that the general substance use patterns in all modes of transportation are similar to those in the overall Canadian population. A small percentage of employees in safety-sensitive jobs were sometimes under the influence of alcohol or drugs while at work.

I would like to take this opportunity on behalf of our trucking membership to give some background information concerning the Canadian trucking industry with which you and your advisers may not be familiar. Our union is one of the largest Canadian unions representing truckers in Canada, and we are very concerned over the major negative implications of the imbalance between Canadian and American trans-motor carriers.

Transport deregulation, particularly as it applied to trucking, really amounted to free trade in transportation services. Virtually overnight, hundreds of U.S. truckers have entered the Canadian market and hundreds of Canadian truckers operate into the States. Currently trucking accounts for 70% of the commerce moving between the two countries and is about a \$3 billion revenue industry. Ontario truckers alone expect 12,000 jobs to be lost in the next year either in U.S. carriers or because Canadian companies have been forced to relocate their international operations using U.S. equipment and U.S.-based drivers.

[Translation]

membres ne sont pas à l'abri. Nous pouvons accepter que le lieu de travail soit considéré simplement comme le prolongement d'un problème social et qu'il faille éliminer les causes et trouver des solutions. Il faut toutefois bien faire ressortir que la toxicomanie est un problème médical et doit donc faire l'objet des mêmes exigences déontologiques, morales et scientifiques que tout autre problème médical.

Bien des facteurs contribuent à la toxicomanie. Nous constatons que le stress, les problèmes familiaux et conjugaux, les difficultés financières et l'évolution du mode de vie y jouent un rôle majeur. Nous reconnaissons, dans ce contexte, qu'il y a lieu de se préoccuper de la sécurité du public et des accidents. Il faut toutefois examiner ces problèmes et les façons d'y remédier sous différents angles.

Le dépistage des drogues est-il la solution? Les employeurs font valoir qu'il leur incombe d'assurer aux employés un milieu de travail sans risque et associent un certain nombre de problèmes à l'abus des drogues et de l'alcool. D'un autre côté, les syndicats et autres organisations ouvrières font ressortir que, sans résoudre les problèmes de toxicomanie dans la société canadienne, les tests de dépistage créeront de la méfiance et de la tension en milieu de travail. Ils voient d'un mauvais oeil que la direction des entreprises tente ainsi d'exercer un contrôle sur la vie des ouvriers.

Après avoir consulté les syndicats, les employeurs et les organisations industrielles, Transports Canada a entrepris un sondage national pour voir si l'abus des drogues et de l'alcool chez certains travailleurs de ce secteur pose un risque grave de mort, de blessures ou de dégâts matériels. Les résultats du sondage ont montré clairement que les habitudes générales de consommation de drogues et d'alcool dans tous les modes de transport sont semblables à celles de l'ensemble des Canadiens. Un faible pourcentage de titulaires de postes susceptibles d'affecter la sécurité était sous l'emprise de l'alcool ou de drogues au travail.

J'aimerais profiter de cette occasion pour vous donner, au nom des camionneurs qui font partie de notre syndicat, de l'information de fond sur l'industrie canadienne du camionnage que vous et vos conseillers ne connaissez peut-être pas. Notre syndicat est l'un de ceux qui représentent le plus de camionneurs au Canada. À ce titre, les graves conséquences négatives que le déséquilibre entre les transporteurs routiers canadiens et américains pourrait avoir nous préoccupent au plus haut point.

La déréglementation du transport s'est traduite en réalité, surtout dans le cas du camionnage, par la libéralisation complète des services. Du jour au lendemain pratiquement, des centaines de camionneurs américains ont envahi le marché canadien et des centaines de camionneurs canadiens font de même aux États-Unis. Le chiffre d'affaires des entreprises de camionnage, qui acheminent actuellement 70 p. 100 des marchandises transportées entre les deux pays, est d'environ 3 milliards de dollars. Dans la seule province de l'Ontario, on s'attend, l'an prochain, à perdre 12,000 emplois soit à cause des entreprises de camionnage des États-Unis, soit parce que des entreprises canadiennes ont été contraintes à déménager leurs activités internationales et à faire appel à du matériel américain et des chauffeurs établis aux États-Unis.

[Texte]

We have been trying to tell the government that the Canadian freight transportation industry is in trouble. Competition between Canadian and U.S. truckers along the border is killing the Canadian railways, with their high fixed overhead plus the fact that they are locked into east-west operations. Indeed, the Minister of Transport recently acknowledged that Canadian ports are facing increased diversion of overseas container traffic through U.S. ports.

In view of the above, it is ironic that this government is calling for drug testing in the trucking industry when it has just amended the National Safety Code to extend bus and truck drivers' driving hours from 10 to 13 in a 15-hour period. Bus and truck drivers, in trying to meet their productivity quotas, are being pushed beyond human endurance just to try to stay even; for example, to earn a decent wage. It is no surprise that they may look to artificial stimulants to try to do their job. We have to look at the root causes and contributing factors in the workplace rather than seek out and punish them with drug testing.

• 1045

Not surprisingly, Transport Canada is going this route so that Canada will comply with U.S. legislation and drug testing. They are creating a level playing-field. American branch plants would not have to worry about being in conflict with Canadian domestic law—the basis for the moratoriums we have enjoyed and will enjoy until January 1, 1992. American companies that are required by U.S. law to issue contracts only to those companies, American or foreign, that have drug-testing programs will be able to do so without any difficulty. Canadian employers who will be required to develop and carry out drug-testing programs on their Canadian employees who cross the border into the United States will no longer fear breaking a Canadian law that would ban drug testing. In these circumstances Canadian-based bus and truck drivers have to anticipate their future in the transportation industry.

Drug testing: drug testing methodology is beyond our area of expertise; however, there are some points we must emphasize. There are serious concerns regarding the accuracy and the reliability of some of the drug-testing methods currently on the market. Obviously, there should be no drug testing under any circumstances unless the reliability of the tests involved can be clearly established.

Drug testing, assuming it is accurate, can only detect the presence of a drug or intoxicant in a person's body. Drug testing cannot measure work performance. For example, an employee who uses a drug or was exposed to a drug on a

[Traduction]

Nous avons essayé de convaincre le gouvernement que l'industrie canadienne de transport de marchandises est en difficulté. La concurrence que les camionneurs canadiens et américains se livrent le long de la frontière est mortelle pour les sociétés ferroviaires canadiennes qui sont enfermées dans un couloir est-ouest, et qui doivent en outre absorber d'énormes frais généraux. Le ministre des Transports a même reconnu récemment la situation inquiétante des ports canadiens du fait qu'une proportion croissante du trafic conteneur est détourné vers les ports des États-Unis.

Étant donné ce qui précède, il est étrange que, juste après avoir modifié le Code national de sécurité de façon à prolonger, de 10 à 13 heures à l'intérieur d'une période de 15 heures, le nombre d'heures qu'un chauffeur d'autobus ou de camion peut rouler, le gouvernement réclame des tests de dépistage des drogues dans l'industrie du camionnage. Pour se maintenir tout simplement à flot, c'est-à-dire gagner un salaire honnête, les chauffeurs d'autobus et de camion sont poussés, afin d'atteindre le niveau de productivité attendu d'eux, au-delà de l'endurance humaine. Il n'est pas étonnant qu'ils se tournent vers des stimulants artificiels pour essayer de faire leur travail. Il nous faut examiner les causes profondes et les facteurs qui les y poussent dans le milieu de travail au lieu de chercher à les identifier et les punir par des tests de dépistage.

Il n'est pas étonnant, pour que le Canada se conforme à la législation américaine sur les tests de dépistage, que Transports Canada pousse dans ce sens. Son but est de mettre chacun sur un pied d'égalité. Les filiales américaines n'auraient plus à s'inquiéter d'enfreindre les lois canadiennes, ce qui nous a valu les moratoires qui viendront à échéance le 1^{er} janvier 1992. Les sociétés américaines que la loi américaine contraint à n'accorder des contrats qu'aux entreprises américaines ou étrangères qui ont mis sur pied des programmes de dépistage des drogues, pourront s'y conformer sans difficulté. Les employeurs canadiens obligés de mettre au point et en oeuvre des programmes de dépistage des drogues pour leurs employés canadiens qui seront aux États-Unis n'auront plus à craindre d'enfreindre une loi canadienne interdisant les tests de dépistage. Dans cette situation, les chauffeurs d'autobus et de camion établis au Canada doivent s'interroger sur leur avenir dans l'industrie du camionnage.

Tests de dépistage: la méthodologie des tests de dépistage dépasse notre domaine de compétence. Il y a cependant lieu de faire ressortir certains points. La fiabilité et la précision de certaines méthodes de dépistage utilisées actuellement sont pour le moins douteuses. Il va de soi qu'à moins de pouvoir en démontrer clairement la fiabilité, il ne faudrait en aucun cas procéder à des tests de dépistage.

En supposant qu'ils soient précis, les tests de dépistage ne peuvent que détecter la présence d'une drogue ou d'alcool dans l'organisme. Ils ne sauraient mesurer le rendement au travail. Un employé qui prend de la drogue ou y est exposé

[Text]

weekend or during his vacation may, upon his return to work, test positive for several days for the presence of that drug. Drug testing to the extent that it measures past drug use may have some usefulness in explaining past behaviour. However, it has no usefulness in forecasting future impairment that may jeopardize job safety.

From an employee perspective, the employment issues raised by drug testing are equally serious. Drug testing may place a worker's job in jeopardy and yet that worker may have put in many years of service for the employer and have few prospects today of finding alternative employment. Drug testing of workers will also contribute to the stresses of the workplace itself. One of the main difficulties raised by drug testing will be that workers are subjected to them either on a comprehensive or random basis, even though the employer may have no reasonable grounds to suspect a particular worker of using drugs. As well, the reliability of the results of such tests may be open to question, thus raising a serious concern for workplace justice.

Mandatory drug testing would require the Canadian legal system to face squarely the issue of the extent to which the law will protect a worker's privacy.

Gordon Fairweather, former Chief Commissioner of the Canadian Human Rights Commission states:

It seems clear then that the issue of whether drug and alcohol testing is a proper response to the problem of substance uses, involves a consideration of legal and ethical principles and the weighing and balancing of competing rights. Perhaps the central consideration is this: To what extent are we willing to infringe on the rights of an individual to act in his or her private life without unnecessary and unwarranted intrusions?

And substance testing is an intrusion. The most common testing procedure requires providing a urine test in front of a witness and gives the individual being tested no control over the use of that sample. Moreover, drug and alcohol testing does not and cannot detect abuse but merely usage, and sometimes usage that has occurred a considerable time before the test. Nor is it restricted to detecting on-the-job usage. Substance screening, therefore, does not necessarily deal either with substance abuse or with abuse in the workplace.

In our opinion these remarks eloquently describe the worker's claim to privacy.

It should also be noted that we have found no authority in North America or studies that have been conducted to identify drug testing with the relationship between urinary drug levels and job performance, job-related accidents,

[Translation]

pendant une fin de semaine ou pendant ses vacances, peut, par exemple, avoir une réaction positive aux tests de dépistage pendant plusieurs jours après son retour au travail. Dans la mesure où ils mesurent l'utilisation de drogues dans le passé, les tests de dépistage peuvent aider à expliquer un comportement antérieur. Ils ne sont toutefois d'aucune utilité pour prévoir un affaiblissement des facultés susceptibles d'affecter la sécurité au travail.

Du point de vue de l'employé, les tests de dépistage soulèvent aussi, en matière d'emploi, des considérations graves. Même si l'employé compte plusieurs années de service dans l'entreprise et aurait plus de chance de trouver immédiatement un autre emploi, les tests risquent de mettre son emploi en péril. L'obligation de subir des tests de dépistage ajoutera en outre au stress qu'exerce le milieu de travail. L'une des principales difficultés que présentent les tests de dépistage vient de ce que les ouvriers devront les subir soit collectivement, soit au hasard, même si l'employeur n'a aucun motif raisonnable de soupçonner un travailleur en particulier de prendre des drogues. D'autre part, les doutes qui persistent quant à la stabilité des résultats donnent lieu, pour le respect de la justice en milieu de travail, à de graves inquiétudes.

Si les tests de dépistage devenaient obligatoires, il incomberait au système judiciaire canadien de déterminer dans quelles mesures la loi protège la vie privée de l'ouvrier.

D'après l'ancien président de la Commission canadienne des droits de la personne, Gordon Fairweather,

Il semble donc clair que des considérations d'ordre juridique et éthique et une étude comparée des droits s'imposent pour déterminer si les tests servant à détecter les abus d'alcool et de drogues sont la réponse appropriée aux problèmes d'alcoolisme et de toxicomanie. La principale question à nous poser est peut-être la suivante: Dans quelle mesure sommes-nous prêts à transgresser le droit d'un individu d'agir à sa guise à l'abri de toute ingérence inutile ou injustifiée dans sa vie privée?

Or, ces tests de dépistage constituent bel et bien une ingérence dans la vie privée. La méthode de dépistage la plus courante consiste, pour la personne testée, à fournir devant témoin un échantillon d'urine sur l'utilisation duquel elle n'a aucun contrôle. En outre, ces tests ne peuvent établir s'il y a abus de drogues ou d'alcool, mais seulement s'il y a eu consommation de ces substances. De plus, comme ces substances peuvent avoir été consommées bien avant que l'on procède au test, cela signifie que ce dernier ne porte pas uniquement sur les heures de travail de l'employé. Bref, non seulement les tests de dépistage ne permettent pas de déterminer s'il y a abus d'alcool ou de drogues, mais il ne peuvent établir s'il y a abus en cours d'emploi.

Ces observations font clairement ressortir, selon nous, le droit de l'ouvrier à la protection de sa vie privée.

Il y a aussi lieu de signaler que nous n'avons trouvé aucune autorité en Amérique du Nord ni aucune étude qui permette, par les tests de dépistage, d'établir un lien entre les quantités de drogues décelées dans l'urine et le rendement au

[Texte]

productivity or absenteeism. Carefully controlled studies would be required if such investigations are to provide meaningful data on the impact in a causal sense of drug use by workers.

• 1050

Under the Canadian Human Rights Act, employers are prohibited from using hiring practices that discriminate on the basis of disability. For example, it would be discriminatory hiring practice to require candidates for employment to submit to a fitness or a strength test when these characteristics are not relevant to the proper performance of the job in question.

The Canadian Bar Association has stated that the Charter of Rights and Freedoms applies to all laws passed by provincial or federal levels of government in Canada.

As already mentioned, no criteria for "degree of impairment" based on urine drug concentration have been developed. It is our position that any legislation that would allow random testing, pre-employment or probable cause drug testing, with its great expense and the damage it does to labour-management relations, is simply not an effective or useful tool for fighting drug abuse. The costs are very high and the return—at best—miniscule.

The legal reality is that it is no longer possible to view the individual employment relationship in isolation from the statutory framework that surrounds it. Employment standards legislation, human rights legislation, occupational health and safety legislation and many other statutes now have a significant role in defining the respective rights of employer and employee. This legislation has now been subordinated to overriding values of the Charter, further reducing the ability of employers and employees to define their relationship through contract alone. Legislation, including the Charter, is in our opinion likely to be the primary source of legal restrictions on drug testing.

The Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers request that the standing committee consider the following to recommend to the federal government.

It is our view that any form of random testing is not an appropriate tool to deal with the issue of alcohol and drugs in the workplace. Accordingly, we would rule out any legislation advocating drug testing in the workplace. In its place, we would recommend and propose that the Canada Labour Code be amended to allow all employees to have access to a well-devised, properly supported by labour and management, and widely publicized employee assistance program.

[Traduction]

travail, les accidents associés au travail, la productivité ou l'absentéisme. Il faudrait procéder à des études soigneusement contrôlées pour que ces recherches produisent des données convaincantes sur l'effet, dans un sens causal, que la consommation de drogues a sur les ouvriers.

La Loi canadienne sur les droits de la personne interdit aux employeurs de faire appel à des pratiques de recrutement qui sont discriminatoires pour des raisons d'invalidité. Ce serait, par exemple, une pratique de recrutement discriminatoire que d'obliger les candidats à subir une épreuve de force ou un test de condition physique alors que ces caractéristiques ne sont pas nécessaires pour donner un bon rendement dans le poste en question.

L'Association du barreau canadien a déclaré que la Charte canadienne des droits et libertés s'applique à toutes les lois adoptées par les administrations fédérales et provinciales au Canada.

Comme nous l'avons indiqué, aucun critère n'a été établi pour déterminer, en se fondant sur la concentration de drogue dans l'urine, le degré d'affaiblissement des facultés. Nous sommes d'avis qu'une mesure législative autorisant les tests de dépistage au hasard, les tests préalables à l'embauche ou les tests destinés à élucider la cause probable, avec les fortes dépenses et la détérioration des relations syndicales-patronales qui en résultent, n'est tout simplement pas un moyen efficace ou utile de lutter contre l'abus des drogues. Les résultats obtenus, à un coût très élevé, sont minimes tout au plus.

Il n'est plus possible dans la réalité de considérer la relation employeur-employés en dehors du cadre législatif qui l'entoure. Les documents législatifs sur les normes d'emploi, les droits de la personne, l'hygiène professionnelle, la sécurité et nombre d'autres aspects contribuent, d'une manière qui n'est pas négligeable, à déterminer les droits respectifs de l'employeur et de l'employé. L'assujettissement de cette législation aux principes prépondérants de la Charte réduit encore davantage l'aptitude des employeurs et employés à définir leurs rapports exclusivement au moyen d'un contrat. Selon nous, la restriction juridique des tests de dépistage viendra surtout des textes législatifs, y compris la Charte.

La Fraternité des cheminots, employés des transports et autres ouvriers prie le comité de prendre ce qui suit en considération et de faire les recommandations suivantes au gouvernement fédéral.

A notre avis, toute forme de test de dépistage au hasard n'est pas le meilleur moyen de régler le problème de la consommation d'alcool et de drogues sur les lieux du travail. Nous excluons, par conséquent, toute mesure législative préconisant des tests de dépistage au travail. Nous recommandons et proposons plutôt que le Code du travail du Canada soit modifié de façon à donner à tous les employés accès à un programme d'aide aux employés qui soit bien conçu, qui ait l'appui tant de la direction que les syndicats, et dont chacun est informé.

[Text]

We would also recommend that the federal government commit financial support to expanding community-based, non-profit resources to make sure all employees have effective programs in dealing with alcohol and drug abuse.

With respect to the U.S. rules on drug testing and its consequent extraterritorial application to Canadian transportation workers, we want a Canadian solution to a Canadian problem. As Canadians we should have a government that will develop our own drug programs and they should be recognized by the United States. The United States should be required to accept any Canadian drug legislation as equivalent to their programs, and therefore Canadian workers should be covered by Canadian policy or law.

In conclusion, in our submission we did not raise the issue of collective bargaining. However, as events unfold it may be necessary to look at the role of collective bargaining in the drug testing issue. We must remember that Canada is not the United States and the problems in the United States do not necessarily reflect the problems in Canada. Likewise, appropriate solutions to the problems may differ.

All parties must submit time and resources through addressing the employee drug and alcohol problem in the workplace. It must be incumbent upon us to work together to develop comprehensive programs which concentrate on prevention by first identifying and then addressing the underlying causes of the problem. Such programs should have the ability to intervene in order to remove a worker from the workplace without fear of reprisal. Accordingly, labour-management committees should be given clear responsibility for both the behavioural observation of employees and the follow-up referral action.

Thank you very much for your attention.

The Chairman: Thank you, Mr. Stol.

• 1055

Mr. Kristiansen: On page 5 of your brief, in the top paragraph, you say, "It's no surprise they may look to artificial stimulants to try to do their job". You are talking about bus and truck drivers now working the extended hours which were recently approved by regulation. I am not sure where we are going on this.

In the testimony we have heard to date and in some of the other information available, some of the substances under consideration are actually substances that are taken to enhance or improve performance, at least in the short run, rather than impact in a negative way. We do not seem to make any distinction between those. There may be harm to the individual from some of those that actually enhance performance—allow them to stay awake longer. Do you have any comment on that?

Mr. Stol: One of the things that I would like to mention is that we believe in prevention. Let us get to the problem of the individual before he turns to alcohol or drug abuse. That is why we must have effective employment assistance

[Translation]

Nous recommandons en outre que le gouvernement fédéral s'engage, pour faire en sorte que tous les employés aient accès à des programmes efficaces de traitement pour régler les problèmes d'abus de drogues et d'alcool, à appuyer financièrement un réseau de centres communautaires sans but lucratif.

À l'égard des règles établies aux États-Unis sur les tests de dépistage et leur application ultérieure aux ouvriers canadiens du secteur des transports, nous préconisons une solution canadienne à un problème canadien. En tant que Canadiens, nous voulons un gouvernement qui élaborera nos propres programmes en matière de drogues et les fera reconnaître par le États-Unis. Il faudrait obliger les États-Unis à accepter comme l'équivalent de leurs programmes toute législation canadienne sur les drogues et faire ainsi en sorte que les ouvriers canadiens soient visés par des politiques ou des lois canadiennes.

En conclusion, nous n'avons pas soulevé la question des négociations collectives dans notre présentation. Il deviendra peut-être nécessaire, toutefois, à mesure que les choses se précisent, de se pencher sur leur rôle dans le contexte des tests de dépistage. Il ne faut pas oublier que le Canada n'est pas les États-Unis et que leurs problèmes ne sont pas nécessairement identiques aux nôtres. Les solutions qu'appellent ces problèmes peuvent, de même, différer.

Toutes les parties en cause doivent consacrer le temps et les ressources voulues pour résoudre le problème de la consommation de drogues et d'alcool au travail. Il nous incombe de travailler ensemble pour élaborer des programmes d'envergure qui commencent, à titre préventif, par déceler les causes profondes du problème pour ensuite s'y attaquer. De tels programmes devraient permettre d'intervenir pour retirer un ouvrier de son lieu de travail sans craintes de représailles. Il faudrait, en conséquence, confier clairement à des comités syndicaux-patronaux la responsabilité de surveiller le comportement des employés et de prendre les mesures de suivi pertinentes.

Merci de votre attention.

Le président: Merci, monsieur Stol.

M. Kristiansen: À la page 5 de votre mémoire vous dites qu'il n'est pas étonnant qu'ils se tournent vers des stimulants artificiels pour essayer de faire leur travail. Vous parlez des chauffeurs d'autobus et de camions qui font maintenant les longues heures autorisées récemment par la réglementation. Je ne sais pas trop où nous allons de ce côté-là.

Il ressort des témoignages que nous avons entendus jusqu'ici ou des autres données disponibles que certaines des substances en question sont en fait prises pour améliorer le rendement, du moins à court terme, plutôt que pour produire un effet négatif. Nous ne semblons pas faire de distinction entre les diverses substances. Certains produits qui améliorent le rendement en permettant aux chauffeurs de rester éveillés plus longtemps peuvent nuire à leur santé. Avez-vous des observations à nous faire à ce sujet?

M. Stol: Je tiens à souligner que nous croyons à la prévention. Attaquons-nous au problème de ces travailleurs avant qu'ils ne se tournent vers l'alcool ou la drogue. Voilà pourquoi nous avons besoin de programmes d'aide aux

[Texte]

programs in place to deal with the individuals. There could be marital or financial problems, or what the future holds for the individual, their jobs. Twelve thousand truckers may be out of work in Ontario. The longer hours have also contributed to a certain amount of stress either on the individual or their families.

Rather than saying you, you and you, please step forward and urinate in that bottle in front of a witness so we can see if you are on drugs or have been—the testing itself is not accurate—we are saying let us deal with the problem of stress, which could lead to all of those things we do not want it to lead to in the first place.

Mr. Kristiansen: I understand that, and I know that is the thrust of the whole paper. I think we also have to deal, however reluctantly, with the possibility that we may end up with some regimes and how best to grapple with that distasteful procedure, as unnecessary as some of us deem it to be.

Mr. Stol: Perhaps I should give you an example. There is an excellent program, for example, that we negotiated, along with other railway unions, in the Ontario Northland Railway. It was done through the Addiction Research Foundation, whereby people could step forward at meetings. Problems are explained. It is a form of education. Thereafter, people could confidentially submit a form to the Addiction Research Foundation. People will then be interviewed. All of that was strictly confidential. As a result, there were indeed a great number of people with alcohol problems, stress problems and all of those things, who stepped forward and said, yes, they had a problem and could they get assistance. As a result, it is a much better place to work now.

We have put in place and negotiated other EAP programs, for example, in Ken Trucks, which is a trucking company operating out of Belleville. For example, in Loomis Courier and all of those companies, there are effective programs. It is then that people will understand. If there is a possibility that someone may be under the influence of alcohol or that people know this person has a problem, perhaps at this time outside of the workplace, such things will be brought to the attention of the EAP committees in place. Such problems are dealt with today.

• 1100

What we have to have in place in legislation, sir, is that it must be mandatory to set up EAP programs. That is the part that should be mandatory.

Mr. Kristiansen: A lot of organizations have problems with that. I have a quick question on EAPs. What do we do with the large number of contract truckers or independent truckers on the road in terms of ensuring—or perhaps “encouraging” is the word—that they have access to employment assistance programs if that is deemed to be the way to go?

Mr. Stol: Such programs can be made available through the employer.

Mr. Kristiansen: But it should be a requirement on the employer contracts, the firms' contracts, not just on firms that have their own regular employee—

Mr. Stol: It should be a requirement. There should be definite input by labour.

[Traduction]

employés efficaces. Que ce soit pour les problèmes conjugaux ou financiers ou les problèmes d'ordre professionnel. Douze mille camionneurs risquent de perdre leur emploi en Ontario. La prolongation des heures de travail a également contribué à causer du stress chez les travailleurs ou leurs familles.

Au lieu de leur demander d'uriner dans un bocal devant témoin pour voir s'ils se droguent, alors que le test n'est pas absolument précis, attaquons-nous plutôt au problème du stress qui risque d'entraîner toutes ces conséquences fâcheuses.

M. Kristiansen: Je comprends très bien et je sais que telle est la portée de ce document. Nous devons également voir quelle est la meilleure façon de se livrer à cette procédure déplaisante, même si certains d'entre nous la jugent parfaitement inutile.

M. Stol: Je devrais peut-être vous citer un exemple. Nous avons négocié avec d'autres syndicats de cheminots un excellent programme pour l'*Ontario Northland Railway*. Il a été mis sur pied par l'entremise de la Fondation de la recherche sur la toxicomanie. Les intéressés peuvent, s'ils le désirent, assister à des réunions où on leur explique la nature du problème. Il s'agit d'un programme éducatif. Ensuite, les gens peuvent présenter, confidentiellement, un formulaire à la Fondation de la recherche sur la toxicomanie. On leur fait passer une entrevue, et tout cela reste strictement confidentiel. À la suite de cette initiative, un grand nombre de gens ayant un problème d'alcoolisme, de stress ou autre sont venus demander de l'aide. Les conditions de travail s'en trouvent beaucoup améliorées.

Nous avons mis en place et négocié d'autres programmes d'aide aux employés, par exemple à *Ken Trucks*, une compagnie de camionnage de Belleville. *Loomis Courier* et les autres compagnies du même genre ont des programmes efficaces. C'est seulement alors que les gens comprennent le problème. Il se peut qu'un employé soit en état d'ébriété ou que ses collègues sachent qu'il est alcoolique et que le problème soit porté à l'attention du Comité d'aide aux employés. Les comités s'attaquent actuellement à ce genre de problème.

Il faut instaurer une loi qui rende les programmes d'aide aux employés obligatoires. Voilà ce qu'il faut rendre obligatoire.

M. Kristiansen: Cela pose des problèmes dans de nombreux organismes. Je voudrais vous poser une brève question au sujet des programmes d'aide aux employés. Que peut-on faire pour que les nombreux camionneurs contractuels ou indépendants qui sont sur la route aient accès aux programmes d'aide aux employés, si telle est la voie à suivre?

M. Stol: Ces programmes peuvent être mis à leur disposition par l'entremise de l'employeur.

M. Kristiansen: Mais il faudrait que ce soit stipulé dans le contrat de l'entreprise et pas seulement pour celles qui ont des employés permanents. . .

M. Stol: Il faudrait le rendre obligatoire. Les syndicats ont certainement un rôle à jouer sur ce plan.

[Text]

Ms Langan (Mission—Coquitlam): My question is regarding employee assistance programs. I wanted to clarify your recommendation. I wanted to make sure in my own mind that what the CBRT is calling for is an employee assistance program, joint program. By calling for legislation, surely you are not calling for compulsion, where if the employer is abusing a program the union has no way to opt out or no way to change direction because there is legislated compulsion.

Mr. Stol: It should be a joint effort by both parties. For example, if the parties could not come to an agreement on the set-up of such committees—

Ms Langan: Let us assume the program is in place and the employer starts to abuse it. If it is legislated, there is not the option for the union to opt out because it is being abused. Maybe I should not make this assumption, but I assume the union is not suggesting that there be compulsory programming through legislation that does not provide the ability to opt out.

Mr. Stol: There should be a way to resolve that, making certain that the employer will abide by the legislation in place.

Mr. Kristiansen: You are saying that any program has to be jointly administered.

Mr. Stol: That is correct. That is what I am saying.

Mr. Nault: I want to carry on, Mr. Stol, with one of your recommendations as it relates to employee assistance programs. The CBRT is the first union that has made it clear they feel there is some necessity to have legislation versus regulation for EAPs. As you well know, this is now in place in the railways.

That is the basic reason I would like to ask this question. Most of the unions and the companies that have come forward so far are dead against legislation as it relates to the employee assistance programs. They feel it does not give them the flexibility. Can you tell me why you would make this statement? Are you suggesting that the programs you have now are not properly supported—in your own words—by labour and management?

How do you suggest the legislators go about legislating this type of program? For all intents and purposes everyone I have talked to so far of those who have come forward say it cannot be done; therefore, that is why it is not done. That is why not too long ago the minister was given the powers to implement regulations as it relates to EAP if management and labour could not get together—or get their act together.

• 1105

I am very interested in the fact that you seem to think that there is a possibility for it. Please elaborate on that for us. Just to go a little further, I understand Mr. Kristiansen's question was a little bit more to the fact of independence. I would like to refer strictly to the employees you represent who are union members.

Mr. Stol: By way of comparison, we have programs in place, as I indicated to you before, and I mentioned some of the companies. Those were programs that both parties set out on the negotiating table and talked about setting up those particular plans. Those are the particular plans I am talking about that will be negotiated between labour unions and the employer as such.

[Translation]

Mme Langan (Mission—Coquitlam): Ma question concerne les programmes d'aide aux employés. Je voudrais un éclaircissement au sujet de vos recommandations. Je veux m'assurer que la Fraternité des cheminots réclame un programme paritaire d'aide aux employés. Vous demandez au gouvernement de légiférer, mais certainement pas de rendre ce programme obligatoire, ce qui empêcherait le syndicat de s'en dissocier si l'employeur en faisait un mauvais usage.

M. Stol: Ce programme doit résulter d'une initiative syndicale-patronale. Par exemple, si les parties ne peuvent pas s'entendre sur la constitution de ces comités. . .

Mme Langan: Supposons que le programme soit instauré et que l'employeur commence à l'utiliser à mauvais escient. Si la loi le rend obligatoire, le syndicat est forcé de continuer à y participer. Je me trompe peut-être, mais je suppose que le syndicat ne préconise pas de rendre le programme obligatoire, ce qui l'empêcherait de s'en dissocier.

M. Stol: Il devrait y avoir un moyen de régler ce genre de problème, mais de s'assurer que l'employeur respectera la loi en vigueur.

M. Kristiansen: Vous dites que ce programme doit être administré à la fois par l'employeur et le syndicat.

M. Stol: En effet. C'est bien ce que je veux dire.

M. Nault: Monsieur Stol, je voudrais revenir sur l'une de vos recommandations concernant les programmes d'aide aux employés. La Fraternité est le premier syndicat à dire qu'il faut légiférer pour réglementer ces programmes. Comme vous le savez, ce programme existe déjà dans les chemins de fer.

Voilà pourquoi je vous pose la question. La plupart des syndicats et des compagnies qui ont témoigné devant nous jusqu'ici s'opposent farouchement à ce qu'on légifère au sujet des programmes d'aide aux employés. Ils craignent que cela ne leur laisse pas suffisamment de latitude. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous proposez le contraire? Voulez-vous dire que les programmes que vous avez actuellement ne sont pas suffisamment soutenus par les syndicats et le patronat?

Comment les législateurs devraient-ils, selon vous, légiférer à l'égard de ce genre de programme? Toutes les personnes à qui j'en ai parlé jusqu'ici affirment que c'est impossible et que c'est pour cela que ces programmes ne sont pas obligatoires. Voilà pourquoi, il n'y a pas si longtemps, le ministre a obtenu le pouvoir de réglementer les programmes d'aide aux employés si le patronat et les syndicats ne pouvaient pas s'entendre.

Le simple fait que vous pensiez voir là une possibilité m'intéresse beaucoup. J'aimerais que vous nous fournissiez plus de précisions. D'autre part, je crois que la question de M. Kristiansen se rapportait davantage au chauffeur indépendant. Je voudrais que vous vous placiez uniquement du point de vue des employés que vous représentez et qui sont membres de votre syndicat.

M. Stol: À titre de comparaison, comme je l'ai déjà dit, des programmes existent dans certaines compagnies dont j'ai cité quelques-unes. Ces programmes ont été mis sur pied par les deux parties à l'issue de négociations. Voilà le genre de programmes dont je vous parle et qui seront négociés entre les syndicats et l'employeur.

[Texte]

Of course we must have something in place for those people who are not organized, in a similar way setting up those particular committees in those particular places. Really this is what I am talking about. If the parties have a problem in negotiating such an EAP, then perhaps they could have the assistance of Labour Canada to get the parties together to set up such joint EAP programs.

Mr. Nault: I get the impression from your recommendation on page 11 that the EAP programs now as they relate to the CBRT are not working and therefore you are interested in having them becoming legislated. If they are not working, why is it that you have not requested the minister to have the railways in this case implement those because they are not sufficient for your needs? This is what I am trying to find out. If you make a statement that you would like them to have the Canada Labour Code changed, then obviously you are not happy with them.

Mr. Beckwith (Executive Assistant, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers): The trucking industry is not fully unionized. We have a lot of problems within the industry, as you know, and within the trucking industry at the present time. The CTA is going to be your next witness, and I am sure they are going to describe the circumstances under which the truckers out there are working.

Where we have EAPs in place they are working, but many of the companies out there are not required to have EAPs and they do not have them. Consequently the industry is suffering a very bad image because of what is happening. I think there are problems in the industry and we have to have some mechanism in which they can look to and be required to have some assistance if there is a problem.

Mr. Nault: You are speaking as it relates to other modes. Let us get away from the railway because they already have that.

Mr. Beckwith: We are talking specifically about trucking.

Mr. Nault: We are talking about the trucking mode now, where there is no requirement to have the EAPs, and you feel this is one of the areas of concern to be looked at.

Mr. Beckwith: Absolutely.

The Chairman: I want to thank Mr. Stol and Mr. Beckwith for appearing here today with your brief, which was read clearly. Some 14 minutes and 33 seconds afterwards, we got it clear and the questions helped to amplify it in large measure. Thank you very much for coming.

Mr. Stol: Thank you.

The Chairman: We will call the next witness, who has been waiting patiently: Mr. Maclaren, on behalf of the Canadian Trucking Association.

Mr. Maclaren, welcome. You are not a stranger to this committee. You have been here before at delightful times and always with very interesting messages to convey to the committee on transport problems. Your brief was circulated yesterday.

[Traduction]

Bien sûr, il faut prévoir des dispositions comparables pour la main-d'oeuvre non syndiquée. Voilà de quoi je veux parler. Si les parties ont des difficultés à s'entendre sur un programme d'aide aux employés, peut-être pourraient-elles obtenir l'aide de Travail Canada.

M. Nault: D'après vos recommandations de la page 11, j'ai l'impression que les programmes d'aide aux employés dont dispose actuellement la Fraternité ne donnent pas les résultats escomptés et que c'est pour cette raison que vous désirez une loi. S'ils ne fonctionnent pas, pourquoi n'avez-vous pas demandé au Ministre d'exiger que les chemins de fer les améliorent étant donné qu'ils ne répondent pas à vos besoins? Voilà ce que j'essaie d'établir. Si vous dites qu'il faudrait modifier le Code canadien du travail, c'est que vous n'êtes pas satisfaits de ces programmes.

M. Beckwith (attaché de direction, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers): Le secteur du camionnage n'est pas entièrement syndiqué. Comme vous le savez, il y a actuellement de nombreux problèmes dans ce secteur. L'Association canadienne du camionnage sera votre prochain témoin et je suis sûr qu'elle va vous parler des conditions de travail actuelles des camionneurs.

Les programmes d'aide aux employés qui existent déjà fonctionnent bien, mais un grand nombre de compagnies ne sont pas tenues d'en avoir et n'en offrent pas à leurs employés. La mauvaise réputation de notre secteur est attribuable à cette carence. Il y a des problèmes et il existe des moyens de les examiner et de venir en aide aux employés touchés.

M. Nault: Vous parlez des autres modes de transport. Laissons de côté les chemins de fer étant donné qu'ils ont déjà ce genre de programme.

M. Beckwith: Nous parlons surtout du camionnage.

M. Nault: Vous parlez donc du secteur du camionnage dans lequel les programmes d'aide aux employés ne sont pas obligatoires et vous estimez qu'il faudrait y remédier.

M. Beckwith: Absolument.

Le président: Je tiens à remercier M. Stol et M. Beckwith d'être venus ici aujourd'hui et de nous avoir présenté un mémoire très clair. Il nous a suffi de 14 minutes et 33 secondes pour bien comprendre le problème et les réponses à nos questions ont beaucoup facilité les choses. Merci beaucoup d'être venus.

M. Stol: Merci.

Le président: Nous allons appeler le témoin suivant, qui a attendu patiemment, M. Maclaren de l'Association canadienne du camionnage.

Monsieur Maclaren, vous êtes le bienvenu. Nous vous connaissons déjà. Vous êtes déjà venu et vous avez toujours eu des messages très intéressants au sujet des problèmes dans le secteur des transports. Votre mémoire nous a été distribué hier.

[Text]

[Translation]

• 1110

Mr. Ken Maclaren (Vice-President, Government Relations, Canadian Trucking Association): Mr. Chairman, thank you very much for hearing us. I have with me today Melodie Tilson, who is Director of Communications; and Louis-Paul Tardif, General Manager of the Canadian Trucking Association.

This, as I am sure the committee is aware, is not easy territory for anybody. The Transport Canada strategy raises more questions than answers, and that is understandable. It is a difficult area for this industry because it is so big, so diffuse, and made up of so many different kinds of companies. Some are union, some are not union, some are very small people. A lot of companies are located in rural areas where they do not have access to facilities for treatment and things like that, so it is not an easy subject, with simple, straight across-the-board answers.

As you know, the trucking industry is about a \$12 billion industry, with many carriers. We are broken jurisdictionally, as we learn every day, between federal and provincial regulations, so any federal legislation on this area is going to catch only part of the industry. That is also a problem for us, because uniformity in application, when you have an extra-provincial trucker competing directly against an intra-provincial trucker on the cost side, is always a concern.

For some time CTA has supported the concept of comprehensive drug testing. Originally that was with respect to pre-employment, regular medical, cause, and post-accident, if ordered by a law enforcement officer. Subsequently, and when it began to look as though the Americans were going to go ahead with random, we endorsed random in principle also, but with some reservations. That endorsement of the concept of mandatory testing was with some qualifications, or based on certain assumptions. Of course, one of the things driving our concern in this area has been the U.S. initiative you have heard about from a lot of other people. In the case of trucking, 70% of the commerce between the United States and Canada is now by truck, and something like 10,000 Canadian truck drivers a week cross into the United States.

The Americans have brought in their regime and have given us until the end of 1991 to come into compliance. That is a one-year extension beyond what they originally planned. If we cannot come up with a regime that allows a reciprocity agreement to be cut with the Americans, we have a problem—in fact, commerce between the United States and Canada is in trouble. That is a driving force in our position on this issue. I am not suggesting those regimes have to be identical to get a reciprocity agreement—I do not think they do—but we must have something in place.

They do not need to be identical for several reasons: our fact-finding as to the extent of the problem may not be the same, there may be constitutional differences, there may be court interpretations or what have you, but certainly one of our major concerns has been in that area.

M. Ken Maclaren (vice-président, Relations gouvernementales, Association canadienne du camionnage): Monsieur le président, nous vous remercions de nous avoir invités à comparaître. Je suis accompagné de Melodie Tilson, notre directrice des Communications et de Louis-Paul Tardif, directeur général de l'Association canadienne du camionnage.

Comme vous le savez, il s'agit-là d'une question délicate. La stratégie de Transports Canada soulève plus de questions qu'elle ne fournit de réponses, ce qui est fort compréhensible. La situation est d'autant plus compliquée pour nous que notre secteur est très vaste, très éparpillé et composé d'un grand nombre d'entreprises différentes. Certaines sont syndiquées, d'autres ne le sont pas et il y a des compagnies de très petite taille. De nombreuses entreprises sont situées dans des régions rurales où elles n'ont pas accès à des centres de traitement et d'autres services de ce genre. Par conséquent, ce n'est pas un problème facile auquel on peut trouver des solutions simples et directes.

Comme vous le savez, le camionnage est une industrie d'une valeur d'environ 12 milliards de dollars regroupant de nombreux transporteurs. Comme nous le constatons régulièrement, certaines entreprises sont assujetties à la réglementation fédérale, d'autres à la réglementation provinciale si bien qu'une loi fédérale en matière de camionnage ne s'appliquera pas à la totalité de notre secteur. Le manque d'uniformité nous pose également un problème lorsqu'un camionneur extraprovincial concurrence directement un camionneur assujéti à la réglementation provinciale.

Notre association est, depuis déjà quelque temps, en faveur du dépistage des drogues. Au départ, les tests devaient être effectués avant embauche, lors des visites médicales périodiques, pour un motif raisonnable ou après accident, si un policier le demandait. Par la suite, lorsque les Américains se sont dirigés vers le dépistage au hasard, nous avons également souscrit à ce principe, mais moyennant certaines réserves. Le principe du dépistage obligatoire se fondait sur certaines hypothèses. Si nous avons des réserves c'est, bien entendu, à la suite de l'initiative américaine dont beaucoup de gens vous ont parlé. Dans le cas du camionnage, 70 p. 100 des échanges commerciaux entre les États-Unis et le Canada se font actuellement par camions et chaque semaine environ 10,000 camionneurs canadiens traversent la frontière des États-Unis.

Les Américains ont instauré leur programme et nous ont accordé jusqu'à la fin de 1991 pour les imiter. Le délai qu'ils avaient fixé au départ a donc été prolongé d'un an. Si nous n'établissons un régime qui nous permettra de conclure une entente de réciprocité avec les Américains, le commerce entre les États-Unis et le Canada se trouvera compromis. Voilà le principal facteur qui nous motive. Je ne veux pas dire que les programmes doivent être identiques, mais il faut que nous prenions des mesures.

Elles ne doivent pas être nécessairement identiques et cela pour plusieurs raisons: nous avons constaté les différences entre les deux pays en ce qui concerne l'ampleur du problème, les dispositions constitutionnelles ou la jurisprudence, par exemple. Il s'agit en tout cas de l'une de nos principales préoccupations.

[Texte]

We also anticipated that such a regime would be uniform and enforceable. That raises another question—jurisdiction—because the provinces may not come along with parallel regimes as they have with the National Safety Code and with the transport of dangerous goods. The provinces have the on-highway enforcement capacity. What happens with enforcement if we have a federal regime, this time with the provinces showing no indication of coming along? Who does the enforcing? How is it enforced to get uniform application?

We also feel any mandated regime should override the Charter. That might be a little difficult, but certainly it has to. If safety is the issue and is the rationale for doing this, certainly any mandated regime has to override the CHRC. At the present time there are about five challenges where the CHRC has challenged railways and airlines for refusing to hire because of drug screening.

Some of those cases have been hanging for three or four years on preliminary matters without having gone to a tribunal. The trucking industry is not in that business of litigating at the federal level between boards and agencies and conflicting legislation and activities of the Human Rights Commission. If we are going to have to do it, and there is a regime set out on how to do it, then if we comply with that regime, we have to have an override over the CHRC.

The CHRC's position, as far as I can tell from the chief commissioner's statements, is there is no obvious connection between substance use and reduced capacity. I am not an expert in the field, so I do not know, but if legislation is going ahead, presumably it is based on safety. A decision has to be taken.

• 1115

Finally, the regime needs to be introduced with enough modal flexibility to meet the needs of the specific modes, because there are very different conditions in each mode in terms of what the details should be.

We have touched on the Canada-U.S. commerce aspect and the difficulty of coming into compliance with the American regime. That has to be the driving force, as I say, behind our concern to do something in this area, but again we say it does not have to be identical.

On the jurisdictional issue, we do not know what the provinces are going to do. There does not seem to be any great rush of provinces to follow the federal lead. We do not know what is going to happen there, but we could have a situation where half the trucking industry is under this regime and the other half is not. That always gives rise to a concern and it gives rise to the enforcement capacity of any federal regime.

If in fact the regime cannot be enforced, there is third-party injury on the highway, it is found that a truck driver had been involved in using drugs and that was approximate cause for the accident, we do not know what the liability

[Traduction]

Il faudrait également que ces mesures soient uniformes et applicables. Cela soulève la question de la compétence, étant donné que les provinces ne voudront peut-être pas établir des régimes parallèles comme elles l'ont fait pour le Code national de sécurité et le transport des produits dangereux. Ce sont les provinces qui font respecter la loi sur les routes. Qu'arrivera-t-il si, cette fois, les provinces ne veulent pas participer au programme fédéral? Qui se chargera de le faire appliquer? Comment assurera-t-on une application uniforme?

Nous estimons également que tout programme obligatoire doit avoir la primauté sur la Charte. Cela peut poser des difficultés, mais c'est indispensable. Si nous prenons ces mesures pour une question de sécurité, toute loi à cet égard doit l'emporter sur les droits de la personne. À l'heure actuelle, la Commission canadienne des droits de la personne a porté environ cinq causes devant les tribunaux pour contester le droit des chemins de fer et des compagnies aériennes de refuser d'embaucher des employés à la suite d'un dépistage de drogues.

Dans certains cas, la cause n'est pas encore rendue devant le tribunal et cela fait déjà trois ou quatre ans que l'on s'en tient aux questions préliminaires. Le secteur du camionnage a autre chose à faire que de porter devant les tribunaux les litiges entre les commissions et organismes fédéraux ou les contestations portant sur les lois contradictoires ou les activités de la Commission des droits de la personne. Si nous sommes forcés d'en passer par là et si nous nous conformons au régime qui nous est imposé, il faut que ce régime ait la primauté sur la Charte.

D'après les déclarations du Commissaire aux droits de la personne, la Commission ne voit pas vraiment de rapport entre la consommation d'alcool ou de drogue et l'affaiblissement des facultés. N'étant pas expert en la matière, j'ignore ce qu'il en est, mais si la loi est adoptée, je suppose qu'elle reposera sur la sécurité. Il va falloir prendre une décision.

Enfin, le régime mis en place doit être suffisamment souple pour répondre aux besoins des divers modes de transport étant donné que les conditions sont très différentes dans chacun d'entre eux.

Nous avons parlé du commerce entre le Canada et les États-Unis et de la nécessité de nous conformer au programme américain. Tel est notre principal facteur de motivation, mais je le répète, les deux régimes n'ont pas à être identiques.

Pour ce qui est du partage du champ de compétence, nous ignorons ce que les provinces vont faire. Elles ne semblent pas très pressées d'emboîter le pas au gouvernement fédéral. Nous ne savons pas ce qui se passera, mais il se peut que la moitié du secteur du camionnage soit assujettie à cette réglementation, mais pas l'autre moitié. Cela pose toujours un problème et remet en question la possibilité de faire appliquer un régime fédéral.

Si ce régime ne peut pas être appliqué, au cas où un chauffeur de camion impliqué dans un accident de la route aurait consommé de la drogue, nous ignorons comment se répartiraient les responsabilités. Elles pourraient retomber

[Text]

situation would be. It could rebound on the government, because as you are probably aware there has been a line of Supreme Court decisions in the last few years that pretty well says that where there is regulation... We love to regulate in this country and then walk away from it, thinking we have done a good day's work and not really enforcing. That is not the way the Americans do it. There is this new line of jurisprudence that is pretty well saying that if there is a regulatory regime, if it is not enforced properly and there is an accident even remotely connected later on, the agency or the department of government doing the regulating can be held liable. That is kind of a frightening development and it has some pretty far-reaching implications.

The education of employees and management is an essential part of the regime. We will need help to do that on a modal basis, given the composition of our industry. We will certainly have to have help; we will need Transport Canada to work with us. We have worked with Transport Canada before in doing what I think was a pretty good job in the training on dangerous goods, but we certainly will need help.

We have a concern, however, that any mandated onus to train employees and to educate supervisors could create in itself a legal onus on a company. If somebody who slips through that net is involved in an accident and it is connected back to the use of substances, the requirement to train supervisors could almost make it an absolute onus on the employer. We think that would not be fair.

One of the problems in trucking is that with electronic communications nowadays being what they are, you have truckers who are on the road a lot of the time—they are not under direct supervision as are most people working in a fixed place of business—and often the supervisors and dispatchers do not see the truck driver for weeks at a time. Therefore, direct overview of a guy's physical condition and what have you is not easy. We have a concern there.

The whole area of security and confidentiality of the testing process was not even touched on in the Transport Canada paper. It is an important part of this. Certainly in the United States they have gone to tremendous lengths to spell out what the security of taking a sample is and then making sure it gets to the right place at the right time, and never mind the confidentiality of the results. That is not going to be an easy one in trucking because often you get situations where the general manager is the only management guy in a truck terminal. We have problems in that area, which need further discussion.

On the areas of testing, post-accident testing is fine, but we say it should be done if ordered by a law officer. Why? Because you are going to have situations where a truck gets involved in an accident thousands of miles from where management is. In a multi-vehicle kind of accident a truck may not be the approximate cause; it may not have anything more than a dent and it may not have done much damage. That aspect of testing should be done when ordered by a law officer, in the same way as when a breathalyser test is ordered.

[Translation]

sur le gouvernement étant donné que, comme vous le savez sans doute, il ressort des arrêts rendus par la Cour suprême ces dernières années que, lorsqu'il existe une réglementation... Au Canada, nous avons tendance à édicter des règlements, mais sans nous donner la peine de les faire respecter. Ce n'est pas ainsi que procèdent les Américains. Selon la jurisprudence récente, lorsqu'il existe une réglementation, si elle n'est pas bien appliquée et si un accident est le moindre attribuable au relâchement des autorités, l'organisme ou le ministère chargé d'appliquer cette réglementation peut être tenu responsable. C'est là une perspective assez effrayante et lourde de conséquences.

Ce genre de réglementation repose sur l'information des employés et de l'employeur. Étant donné la composition de notre secteur, il faudra le faire séparément pour chaque mode de transport. Nous aurons besoin d'aide; nous aurons besoin de l'assistance de Transports Canada. Nous avons déjà fait du bon travail avec le ministère en ce qui concerne la formation à l'égard des produits dangereux.

Néanmoins, nous craignons que l'obligation de former les employés et les cadres n'impose une obligation juridique aux entreprises de camionnage. Si quelqu'un passe à travers les mailles du filet et a un accident relié à la consommation d'alcool ou de drogues, l'obligation de former les cadres risque de rejeter toute la responsabilité sur l'employeur. Cela ne nous paraît pas équitable.

L'un des problèmes qui se posent dans le secteur du camionnage est qu'avec les progrès des communications électroniques, certains camionneurs passent tout leur temps sur la route—they ne sont pas sous une supervision directe comme la plupart des travailleurs sédentaires—et souvent les cadres et réparateurs ne les voient pas pendant plusieurs semaines. Par conséquent, il n'est pas facile de vérifier si quelqu'un est en possession de toutes ses facultés. Cela nous pose un problème.

Le document de Transports Canada ne dit pas un mot au sujet de la sécurité et du caractère confidentiel des tests. Il s'agit pourtant d'un facteur important. Les États-Unis ont beaucoup insisté sur la sécurité des prélèvements d'échantillons et leur acheminement au bon endroit et au bon moment, mais sans se soucier du caractère confidentiel des résultats. Ce ne sera pas facile dans le secteur du camionnage étant donné que, souvent, le directeur général est le seul administrateur sur place. Cela nous pose donc des problèmes qu'il faudrait examiner de plus près.

En ce qui concerne les tests, nous ne voyons pas d'objection aux tests après accident, mais nous estimons qu'ils devraient être faits sur l'ordre d'un agent de police. Pourquoi? Parce qu'il arrive parfois qu'un camion soit impliqué dans un accident à des milliers de milles de son port d'attache. Dans un accident impliquant plusieurs véhicules, le camion peut s'en tirer avec quelques éraflures et sans même avoir causé beaucoup de dégâts. Les tests devraient être faits sur l'ordre d'un agent de police, de la même façon que les alcootests.

[Texte]

On periodic testing, we support the concept of periodic testing being done with regular medicals, although we do not know what the comment in the Transport Canada paper means where it says "make use of employer's testing procedures and facilities". Not many truckers will have such facilities. The problem with periodic testing is that we are going to have a federal regulation mandating a single standard and yet periodic testing has not been brought under the national safety code. We do not have one regime that applies. Regular medicals are in the hands of the provinces, and that ranges everywhere from two to six years up to age 40 or 45. Usually it changes at that age. Again, it is not uniform.

• 1120

So we have a combination of circumstances here that would not give you a single national standard. I do not know what the implications of that might be.

Pre-employment testing is critical screening, critical to any regime. It is probably the best and first line of defence. Certainly CTA supports that, subject to two very important conditions from our standpoint. The CHRC should not be permitted to challenge an employer who has turned down an applicant for a safety-sensitive job, if he has followed the correct procedures. Second, there should be no further onus on the employer if a person applying for a job is turned down because of substance abuse. He should not be forced to put him on an EAP before he is even hired for work. We think that would be totally unreasonable because of the cost implication.

For cause testing, yes, although it is difficult in our industry for the reasons I have mentioned—we do not have medical people in trucking companies, and there is difficulty in truck drivers being away from supervision. But certainly that should be part of it.

The most difficult aspect of all is random. We have trouble with random. It has not yet been established by the courts whether random will be applied to transportation workers in the trucking industry in the United States. There was an injunction working its way up through the courts. The Supreme Court of the United States certainly has approved random for U.S. federal employees, like air traffic controllers. They did this just the other day.

They have done it for the marine industry, whether or not they will do it in trucking. But we do not believe you would have to have random in Canada in order to get a reciprocity agreement with the United States. We think random should be treated with care. There are difficulties in applying random.

[Traduction]

Pour ce qui est des dépistages périodiques, nous sommes d'accord pour qu'ils aient lieu à l'occasion des visites médicales courantes, mais nous ne voyons pas très bien ce que Transports Canada veut dire lorsqu'il parle d'utiliser les méthodes et installations de dépistage de l'employeur. De nombreuses compagnies de camionnage ne disposent pas de ce genre d'installations. Le dépistage périodique pose un problème en ce sens que nous aurons un règlement fédéral prévoyant certaines normes alors que les tests périodiques n'ont pas encore été inscrits dans le Code national de sécurité. Nous n'avons pas de réglementation uniforme à cet égard. Ces examens médicaux réguliers sont l'affaire des provinces, et jusqu'à l'âge de 40 ou 45 ans—à cet âge ça change—ont lieu tous les deux à six ans. Là encore, l'uniformité ne régné pas.

La situation dans son ensemble est telle que l'on aura du mal à avoir une seule norme nationale. Je ne sais pas ce que cela pourra éventuellement signifier.

Les dépistages à l'embauche sont essentiels, quel que soit le régime considéré. C'est certainement la meilleure et première ligne de défense. L'ACC en approuve le principe, mais cela à deux conditions qui nous paraissent importantes. La Commission canadienne des droits de la personne ne devrait pas être autorisée à engager une action contre un employeur qui aurait refusé un demandeur d'emploi dans un secteur de vigilance, si les procédures prévues ont été correctement appliquées et suivies. Deuxièmement, l'employeur devrait pouvoir, sans autre forme de procès, refuser tout demandeur d'emploi toxicomane ou alcoolique. Et notamment, l'employeur ne devrait pas être contraint de l'inscrire à un programme d'aide aux employés, et de lui donner ensuite du travail. Une telle disposition serait injustifiable et par trop coûteuse pour l'employeur.

Nous disons oui aux examens de vérification, en cas de présomption, bien que cela pose des difficultés tout à fait particulières à notre secteur, que j'ai indiquées; nous n'avons pas de personnel médical dans nos entreprises de camionnage, et nos chauffeurs sont par ailleurs loin des bureaux. Mais le principe doit en être retenu.

La question la plus délicate est celle des dépistages aléatoires. Nous avons du mal à en accepter le principe. Les tribunaux américains n'ont toujours pas décidé si le secteur des transports routiers serait assujéti à ces tests de dépistage aléatoire aux États-Unis. Une procédure suit à l'heure actuelle son cours, et la Cour suprême américaine a pour le moment approuvé le principe du test de dépistage aléatoire pour les employés fédéraux américains, comme par exemple les contrôleurs aériens. La décision a été rendue il y a quelques jours.

Elle s'applique également aux secteurs maritimes, mais nous ne savons pas encore ce qu'il en sera du secteur des transports routiers. Nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire, cependant, d'exiger le test de dépistage aléatoire au Canada, sous prétexte de pouvoir signer un accord de réciprocité avec les États-Unis. Nous pensons que cette question doit être traitée avec la plus grande prudence, étant donné les difficultés que présente une telle procédure.

[Text]

The Transport Canada wording on random is kind of nebulous. I cannot find the exact wording here. Maybe random in the first instance could be introduced and applied only to people who have been found to have a substance abuse problem and have gone on an EAP. You might say that for a period of years afterward they are subject to random testing. We think there should be flexibility in the approach not to allow random to be automatically introduced but perhaps to be introduced and reduced in stages. This might be the better way to go.

As for the scope of application, the Transport Canada paper says it should apply to any truck driver who drives a vehicle over 12,000 kilograms. That is a little clumsy. People move back and forth between vehicles, depending on the time of the week, what have you.

We think a better approach there would be to use the National Safety Code designation of the class of licence. Class 1 and 2 licences catch people qualified to drive tractor trailers. Class 3 catches people driving any vehicle of three or more axles. We think this would be a better designation.

Regarding employee assistance programs, I was very interested in what the union had to say in front of us. It is a terrifically difficult area. I do not know of any trucking companies with employee assistance programs. It is very difficult for the average small employer to have one. If you are not in big-city Canada where the facilities are, it is even more difficult to send somebody. You probably have to send someone off for a few weeks.

The question of owner-operators again comes in, as raised by the union. To make it mandatory on owner-operators working for the trucking industry, you would have to use the National Safety Code regime. This says that any lease operator with a lease for more than 30 days must be covered by this. The onus then would be on the employer. He would have to put the onus through in his contract. But then you have the question of the guy sitting there without his rig and not earning any money for whatever period of time.

We also think that on EAPs it would be a mistake. There has to be some termination, in terms of the employer's responsibility, if EAPs are going to be made mandatory. We are going to need help from Transport Canada. We need some sort of survey on how much provincial health care plans can pick up, how much could be picked up under UI, and some of the other nuances.

[Translation]

Dans les textes de Transports Canada la question du dépistage aléatoire n'est pas traitée de façon claire. Je ne retrouve pas ici les termes exacts utilisés, mais disons que le principe du dépistage aléatoire devrait peut-être être d'abord appliqué aux personnes pour lesquelles on a constaté un problème de toxicomanie ou d'alcoolisme et qui ont été inscrites à un programme d'aide aux employés. On pourrait prolonger celui-ci par un certain nombre d'années pendant lesquelles ces personnes seraient assujetties à des tests de dépistage aléatoire. On pourrait d'ailleurs prévoir des dispositions suffisamment souples pour que ce dépistage ne s'applique pas de façon automatique, ou éventuellement que la fréquence en soit réduite au fil des ans. Voilà une solution qui paraîtrait acceptable.

Le document de Transports Canada décrète par ailleurs que tous les chauffeurs de camions de plus de 12 tonnes y seront assujettis. Cela nous paraît un petit peu maladroit. En effet, ces chauffeurs passent tout au long de la semaine d'un véhicule à l'autre.

Une solution qui nous paraît préférable serait de s'en tenir aux catégories de permis du Code national de sécurité. Les permis de la catégorie 1 et 2 concernent les chauffeurs de semi-remorques. Dans la catégorie 3 on retrouve les chauffeurs des véhicules de trois essieux ou plus. Cette classification nous paraîtrait un meilleur outil pour l'application du nouveau régime.

En ce qui concerne les programmes d'aide aux employés, j'ai été très intéressé par ce que le syndicat a eu à dire. C'est en fait une question très délicate. Je ne connais aucune entreprise de camionnage disposant de son propre programme d'aide aux employés. Pour le petit entrepreneur cela pose des problèmes difficiles à résoudre. Et d'ailleurs, si vous ne vous trouvez pas à proximité d'une grande ville, puisque c'est là que se trouvent tous les services, il est difficile d'y envoyer quelqu'un. En réalité il faudrait se séparer de cet employé pendant plusieurs semaines à la fois.

La question des opérateurs—propriétaires se repose, exactement comme le syndicat l'a lui même posée. Pour imposer ces programmes aux opérateurs—propriétaires du secteur des transports routiers, il faudrait se servir du Code national de sécurité. Celui-ci s'appliquerait alors également à tout opérateur travaillant dans le cadre d'un contrat de location de plus de 30 jours, et le programme serait à la charge de l'employeur, ce qui serait stipulé dans le contrat. Il se pose alors le problème du chauffeur qui se retrouve sans son camion, et qui évidemment ne gagne rien pendant tout ce temps-là.

La façon dont les programmes d'aide aux employés sont conçus nous paraît très critiquable. Et si ces programmes sont obligatoires, il faudrait prévoir une période aux termes de laquelle la responsabilité de l'employeur serait dégagée. Nous allons avoir besoin, à ce sujet, de la collaboration de Transports Canada. En effet, il faudra faire une étude pour savoir, d'une façon ou d'une autre, quelle serait la part des régimes d'assistance—médicale provinciaux, quelle serait la part du régime d'assurance—chômage, et pour fixer d'autres détails de la réglementation.

[Texte]

Two of our provincial associations are already working on this, Ontario and B.C. Some of the other associations do not have quite the same resources. We will have to organize this on a provincial basis to try to get up a regime. It is going to have a different cost impact, though, on different truckers. It is not an easy area at all. But we do have some specific recommendations.

• 1125

I would like to make one comment, Mr. Chairman, on the Railway Brotherhood's earlier presentation. They indicated that hours of service had been extended under the new regulations. On paper perhaps that is true; in practice it is not. Exactly the opposite has happened. Under the Canada Labour Code you had 10 hours' driving in a 15-hour shift, and 12 hours once or twice a week, I forget which. Now we have 13 hours, but the same 60-hour cap in a week, though.

But the difference is that under the Canada Labour Code anyone who wanted could get a permit to do virtually what they wanted to do and there was absolutely no enforcement at all. But under the National Safety Code, while we do not have uniform enforcement at the provincial level, we at least have some level of enforcement. It is working much better in terms of putting some meaningful cap on hours of service that was not there before. I just wanted to clear that up.

The Chairman: Mr. Maclaren, I feel a little drained after listening to the problems that are involved in this study and how it applies to the trucking industry. But in your usual way you have outlined them in very graphic detail.

Mr. Kristiansen: Sir, at one point you said there were 10,000 Canadian drivers per week to the U.S. Approximately how many U.S. drivers per week to Canada?

Mr. Maclaren: It is hard to say. There are 5,000 U.S. trucking companies that have active licences into Canada. There is a little duplication in there because you have to get a licence from each province. So it is not 5,000; it is probably 2,000 or 2,500. But the revenues are about 50:50 on trucking coming in and going out, or they were two years ago, the last time we measured. We think we are losing. But to answer your question, there would be approximately as many U.S. truck drivers coming into Canada as there are Canadians going into the United States.

Mr. Kristiansen: So if any discriminatory regime came into place, let us say on both sides of the border, they would have at least as much, if not more, to lose than we would.

[Traduction]

Deux de nos associations provinciales se sont déjà attelées à la tâche, il s'agit de nos associations d'Ontario et de Colombie-Britannique. En effet, les autres ne disposent pas de ressources suffisantes. Il va cependant falloir faire cette étude dans chaque province pour en arriver à un régime collectif. Notons que ce régime aura des effets financiers différents d'un camionneur à l'autre. Ça ne sera pas facile à régler, mais nous avons un certain nombre de recommandations à faire à ce sujet.

J'aimerais, monsieur le président, revenir sur ce qu'a dit tout à l'heure la Fraternité des cheminots. D'après celle-ci, la nouvelle réglementation permet de travailler plus longtemps. C'est peut-être vrai en théorie, dans la pratique ça ne l'est pas. En fait c'est exactement le contraire. Le Code canadien du travail permettait de conduire 10 heures sur 15 heures de travail, et une fois ou deux par semaine—je ne m'en souviens plus exactement—on avait le droit à 12 heures. Nous avons maintenant le droit à 13 heures, mais le plafond hebdomadaire de 60 heures est maintenu.

La différence est cependant que le Code canadien du travail permettait à quiconque obtenait un permis de faire à peu près ce qu'il voulait, la réglementation n'étant pour ainsi dire pas respectée ni appliquée. Avec le nouveau Code national de sécurité, même si l'application n'en est pas uniforme d'une province à l'autre, on peut déjà au moins parler d'un premier seuil d'application de la réglementation. En tout cas celle-ci prévoit un plafond raisonnable au nombre d'heures de service autorisées, ce qui n'était pas le cas par le passé. Je voulais apporter cette précision.

Le président: Monsieur Maclaren, je commence à être un petit peu fatigué d'avoir eu à entendre toute la litanie des problèmes qui vont se poser, et plus particulièrement dans le secteur des transports routiers. Mais comme à votre habitude vous nous en avez fait part de façon très concrète.

M. Kristiansen: Vous avez dit à un moment qu'il y avait environ chaque semaine 10,000 chauffeurs canadiens qui passaient la frontière. Combien de chauffeurs américains font le trajet inverse?

M. Maclaren: C'est difficile à dire. Cinq mille entreprises de camionnage ont des permis d'exploitation leur permettant de travailler au Canada. Mais comme il faut obtenir une licence dans chaque province, les mêmes noms se retrouvent plusieurs fois sur la liste. Ce n'est donc peut-être pas 5,000, mais plutôt 2,000 ou 2,500. Disons que le chiffre d'affaires se partage à peu près équitablement entre le transport à partir du Canada et celui à destination du Canada; disons qu'il y a deux ans, la dernière fois où nous avons fait le calcul, c'était à peu près égal. Nous sommes plutôt perdants cependant. Mais pour répondre à votre question, il y a sans doute à peu près autant de chauffeurs de camions américains qui entrent au Canada qu'il y a de Canadiens se rendant aux États-Unis.

M. Kristiansen: Si donc des mesures discriminatoires devaient entrer en vigueur, de part et d'autres de la frontière par exemple, les Américains auraient autant à perdre que nous, sinon plus.

[Text]

Mr. Maclaren: If they have a regime and say, you cannot come in unless you parallel it, we lose. We are already under enough economic pressure, and certainly in high-cost southern Ontario our truckers are moving—

Mr. Kristiansen: But if we have a regime that says the same thing to them; for instance having to do with size, weight of vehicles, hours of training for employees, and a whole list of other possibilities I can only imagine—

Mr. Maclaren: What we do now under the National Safety Code is we recognize each other's standards. We have, basically, reciprocity understanding. We will accept their standards if they accept ours.

Mr. Kristiansen: But they, sir, have unilaterally imposed one over international objections, and said, you have to do it.

Mr. Maclaren: In this area.

Mr. Kristiansen: Two can play at that game. That is what I am suggesting. They have at least as much to lose as we do, right?

Mr. Maclaren: I guess so, and the Free Trade Agreement would not do us much good if we came to that. Obviously, it cannot come to that.

Mr. Kristiansen: Yes, but the trade agreement is based on some mutual trust and doing things on mutual consultation, not one country telling the rest of the world to do it their way or else.

Mr. Louis-Paul Tardif (General Manager, Canadian Trucking Association): I think you have to approach this thing from a safety point of view. The U.S. regulations were put in place from a safety point of view. Do not get away from the safety aspect. I know what you are saying, but obviously we are going to be the loser at the end.

Mr. Kristiansen: Is your industry in Canada safe?

Mr. Tardif: There is always room for improvement, but I believe we are safe.

Mr. Kristiansen: Do you have any evidence to suggest to us? The minister has not suggested any. You said the transport industry is safe in Canada. Do you have any evidence, or have you heard of any evidence, to suggest that use of alcohol or drugs is a significant hazard to safety in your industry?

Mr. Tardif: The only thing that has been done, sir, is that the National Highway Traffic Safety Board in the U.S. has done an extensive study lately which has not been released yet. They have studied post-accident. For every accident they have gone on site to take a blood sample of all drivers involved. And when that study is released, I believe you are going to get the result of whether or not there is a problem.

Mr. Kristiansen: And that is alcohol?

[Translation]

M. Maclaren: Mais si les Américains imposent un nouveau régime en disant que nous devons les suivre, sous peine de nous voir interdire l'entrée des États-Unis, nous y perdrons. Sur le plan économique, nous avons déjà suffisamment de difficultés, et dans le sud de l'Ontario où les tarifs sont élevés, nos camionneurs. . .

M. Kristiansen: Mais si nous instaurons un régime qui impose les mêmes contraintes, qu'il s'agisse de la dimension ou du poids des véhicules, du nombre d'heures de formation exigible, etc, etc, j'imagine. . .

M. Maclaren: Avec le Code national de sécurité on peut parler d'une reconnaissance réciproque de nos normes. Nous accepterons les leurs s'ils acceptent les nôtres.

M. Kristiansen: Cependant les Américains ont imposé de façon unilatérale leur réglementation, en dépit des objections de l'étranger, en exigeant qu'elle soit suivie.

M. Maclaren: Effectivement.

M. Kristiansen: Ils pourraient très bien ne pas être les seuls à jouer ce petit jeu. Ce que je veux dire, c'est qu'ils ont autant à perdre que nous, n'est-ce pas?

M. Maclaren: Je suppose, mais l'Accord de libre-échange ne nous serait pas d'une grande aide si l'on en arrivait là. De toute évidence il ne faut pas en arriver là.

M. Kristiansen: Mais cet Accord de libre-échange fait appel à un minimum de confiance mutuelle, impose des procédures de consultations, pour éviter qu'un pays n'impulse ses caprices au reste du monde.

M. Louis-Paul Tardif (directeur général, Association canadienne du camionnage): Il faut prendre, sur cette question, le point de vue de la sécurité. C'est ainsi qu'il faut d'ailleurs comprendre la réglementation américaine. Ne perdez jamais de vue cet aspect sécurité du problème. Je comprends très bien ce que vous nous dites, mais en dernière analyse c'est nous qui serions perdants.

M. Kristiansen: Diriez-vous que les transports routiers canadiens répondent à cet impératif de sécurité?

M. Tardif: Rien n'est jamais complètement parfait, mais je pense que oui.

M. Kristiansen: Avez-vous des cas précis à nous citer? Le ministre n'en avait pas. Vous dites que les transports routiers canadiens respectent les normes de sécurité, pouvez-vous nous dire si l'alcool ou les drogues sont une source réelle de danger dans votre secteur?

M. Tardif: La seule étude qui ait été faite jusqu'ici c'est celle du *National Highway Traffic Safety Board* américain, étude récente qui n'a pas encore été publiée. Les Américains ont notamment étudié ce qui se passait en cas d'accident. À chaque accident ils se sont rendus sur place pour prélever du sang aux chauffeurs. Dès que l'étude sera publiée, vous pourrez constater vous-même quel peut être l'ampleur du problème.

M. Kristiansen: Vous parlez d'alcool?

[Texte]

Mr. Tardif: That is drug and alcohol. They have done both. So far the indications are that they have found quite a fair number of people who were involved in fatal accidents who had drug and alcohol in their blood. When that study is concluded, the NHTSB in the U.S. will I think be the concluding chapter on this whole thing. It is being done with scientific research, with testing, with about everything.

Mr. Kristiansen: Have there been any studies done in Canada—and I assume there have been—that relate safety to the weight of the vehicle, the length of the vehicle?

Mr. Tardif: There have been books written on the subject, sir.

• 1130

Mr. Kristiansen: Certainly there are many more fatalities per accident where the weight of the vehicle is larger.

Mr. Maclaren: No.

Mr. Kristiansen: That is not true? The Canadian Automobile Association in its submission—

Mr. Maclaren: How do you think you would keep a 2.5 million membership happy? If you have a head-on collision with a truck above a certain size, whether it is five feet longer or five feet shorter is not going to make much difference, frankly. It literally means fewer trucks.

On the drug side, the B.C. Trucking Association has done a survey. The results of that survey were less positive than the Transport Canada survey, to some extent. But the problem is this. You have well over 100,000 truck drivers out there every day of the week, so even a 1% problem in this area is a problem that should be addressed.

Mr. Kristiansen: But should it not also be addressed equally, if not more so, if there is a higher risk to the length of the vehicle, the weight of the vehicle, the hours of training for an employee, the lack of supervision of an employee? You have stated in your own evidence that an awful lot of people, in fact maybe the majority, are virtually unsupervised, which means there has been virtually no performance testing, no regular supervision. Yet you are suggesting we throw out the Charter of Rights and Freedoms, we throw out the Human Rights Commission, and infringe on people's liberties, which is supposedly a lot of what our society is all about, at no cost; yet when it comes to the economics of the size of a truck, the length of a truck, whether or not there is supervision by the companies, even normal supervision of their employees, not to mention performance testing, we should not consider that? You are saying money takes precedence over rights and safety. Is that not the point you have been making?

[Traduction]

M. Tardif: Toxicomanie et alcoolisme. L'étude porte sur les deux à la fois. Les Américains ont constaté que beaucoup de chauffeurs qui avaient eu des accidents mortels avaient également consommé de l'alcool ou des drogues dont on décelait la trace dans leur sang. Lorsque l'étude sera complètement terminée, le NHTSB américain publiera sans doute un chapitre résumant l'ensemble de la situation. Disons que l'étude est faite selon les méthodes les plus scientifiques, qu'il s'agisse des tests de dépistage ou du reste.

M. Kristiansen: Y a-t-il eu des études faites au Canada—j'imagine qu'il y en a eues—mettant en rapport la sécurité et le poids, et les dimensions, du véhicule?

M. Tardif: Cette question a fait l'objet de divers ouvrages publiés.

M. Kristiansen: J'imagine que le nombre d'accidents mortels augmente en même temps que le poids et les dimensions du véhicule.

M. Maclaren: Non.

M. Kristiansen: Ça n'est donc pas vrai? L'Association canadienne des automobilistes, pourtant...

M. Maclaren: Comment pensez-vous que l'on donne satisfaction à 2,5 millions de membres? Si vous entrez en collision frontale avec un camion, à partir d'une certaine taille, qu'il fasse cinq pieds de plus ou de moins, la différence ne sera pas véritablement significative. Par contre on a besoin de moins de camions.

Parlons maintenant de la toxicomanie, notre association de Colombie-Britannique a fait une étude, dont les conclusions sont moins positives que celles de Transports Canada, du moins dans une certaine mesure. Voici le problème. Il y a pendant la semaine plus de 100,000 chauffeurs de camions sur les routes, et même si cela ne concerne qu'un pour cent d'entre eux, il faut s'en occuper.

M. Kristiansen: Mais si la longueur et le poids du véhicule, le nombre d'heures de formation des chauffeurs, le manque de surveillance de ceux-ci sont un facteur de risque, ne devrait-on également s'en occuper? Vous avez dit vous-même, dans votre exposé, que beaucoup de chauffeurs, peut-être même la majorité, ne sont pour ainsi dire jamais soumis à aucun contrôle, ce qui veut dire qu'il n'y a pour ainsi dire jamais de contrôle de performance ni de surveillance régulière de leur travail. Pourtant vous vous plaignez de notre Charte des droits et libertés, de l'existence de la Commission des droits de la personne, en disant que, sans que cela nous coûte rien du tout, nous restreignons les libertés de l'individu, ce qui de toute façon je suppose est le destin de toute société; et vous voudriez que nous ne nous soucions aucunement des dimensions des camions, des contrôles et modalités de surveillance mis en place par les entreprises, de façon tout à fait normale, sans parler de contrôle de performance? Vous dites que les considérations financières doivent l'emporter sur les considérations de droits et de sécurité.

[Text]

Mr. Maclaren: No, of course not. That is what a railway union would say. They are saying it publicly all the time. In practice, we think the trucking industry safety performance is improving because the National Safety Code is having an effect. We are getting meaningful enforcement and we hope it is going to get better than it is now. The trouble with the trucking industry is just the exposure because of the size of it.

This business about bigger trucks is largely a canard. The public perception is there. You cannot do anything about that. But what are you going to do with trucks? Are we going to move goods around town in small half-tonne trucks and things like that? I do not know what the answer is to your question.

We have a problem we have to face, and that is getting into the United States. We think some elements of drug testing could be an added incentive to improved safety. It is going to mean a lot of work on our part. In the industry it is going to mean added cost. We think basically there is a rationale for moving in this direction.

Whether anything Transport Canada can legislate would override the Charter I do not know. But certainly in terms of the CHRC we would have a real problem if we had a legislated requirement and then you could be second-guessed by an agency that has a totally different mandate.

Mr. Kristiansen: I recognize the complexities and the problems you have, and what you have just said now I think emphasizes what a lot of us have been suggesting, that the only reason we are in this business is really because of what has happened in the U.S. If we can find another way of dealing with it that is less costly. . . Certainly you pointed out the costs and the administration and the kind of bureaucracy that is going to be involved even if we only go to the preliminary testing, which does not tell us anything with any degree of accuracy, so we will probably go to the second or third types of testing and require medical professionals—

Mr. Maclaren: It is a great problem, there is no question.

Mr. Kristiansen: It is absolutely horrendous, and the only reason for it that I have heard coming forth from you and other witnesses that makes any sense at all—because there is no evidence of risk or danger that holds water—is American legislative action.

Mr. Maclaren: That is not quite true.

The Chairman: They did not quite say it in terms like the pilots, Mr. Kristiansen. They do admit there is a problem there somewhere because of the size of the industry.

Mr. Tardif: Sir, you talked about the sizes and weights. Perhaps you are not aware that in Canada there has been one of the most influential studies on sizes and weightd. It took about eight years to do. It was done by ARTEC, a group

[Translation]

M. Maclaren: Bien sûr que non. C'est plutôt ce que disent les chemins de fer. Ils le disent d'ailleurs publiquement. Nous pensons au contraire que l'industrie du camionnage, sur le plan de la sécurité, est en train de progresser considérablement grâce au Code national de sécurité. Celui-ci est appliqué, et nous espérons que la situation va encore s'améliorer. Le problème des transports routiers c'est qu'ils sont très visibles.

Mais tout ce bruit qui est fait autour des super-poids lourds est quelque chose de fabriqué toute pièce. Cependant, cela correspond bien maintenant à la perception qu'en a le public. On ne peut plus rien y faire. Mais les camions? Vous imaginez-vous en train de faire du transport routier avec des camions d'une demi-tonne? Je ne sais exactement que répondre à votre question.

Certes, il y a un problème qui se pose, comme d'ailleurs aux États-Unis. D'une certaine manière ces dépistages devraient être une incitation supplémentaire à améliorer la situation. Mais cela va nous demander des efforts considérables. Cela va coûter cher à l'ensemble de notre secteur, mais effectivement nous pensons que les raisons ne manquent pas qui justifient que l'on prenne des mesures.

Je ne peux pas dire si la réglementation de Transports Canada aurait priorité sur la Charte. Cependant, il nous semble difficile d'accepter que les dispositions législatives puissent ensuite être remises en question par un organisme, la Commission canadienne des droits de la personne, dont la mission n'a rien à voir avec notre secteur.

M. Kristiansen: Je comprends très bien la complexité du problème, et que vous dites remet encore l'accent sur ce que nombreux d'entre nous ont déjà déploré, à savoir que la seule raison pour laquelle nous discutons de tout cela tient à ce qui se passe aux États-Unis. Si nous pouvions trouver une façon moins onéreuse de régler la question. . . Vous avez effectivement parlé de ce que cela va coûter, de ce que cela va signifier comme paperasserie supplémentaire, même si nous nous limitons au dépistage préliminaire, qui ne donne pas d'indications très précises, et qui exigera sans doute que l'on passe aux deuxième et troisième types de dépistage exigeant la collaboration de professionnels médicaux. . .

M. Maclaren: Tout cela est effectivement très ennuyeux, cela ne fait aucun doute.

M. Kristiansen: C'est absolument épouvantable, d'autant plus que la seule raison à tout cela, d'après vous et d'autres témoins—puisque rien ne prouve que la situation soit alarmante—c'est que les Américains ont pris des dispositions législatives.

M. Maclaren: Ce n'est pas tout à fait cela.

Le président: Les témoins ne se sont pas exprimés de façon aussi catégorique que les pilotes, monsieur Kristiansen. Ils admettent l'existence d'un problème, et cela en raison du nombre de chauffeurs de camions.

M. Tardif: Vous avez tout à l'heure parlé des dimensions et du poids des camions. Vous ne savez peut-être pas que l'on a fait au Canada une étude extrêmement sérieuse sur la question. Il a fallu huit ans pour la faire. Il s'agit de l'étude

[Texte]

composed of the provincial governments. Their conclusions were released in 1988. It took eight years to do. The size, the length and all of these things—believe me—have been studied to death, and what we have today is the conclusion of that. This was an eight-year study.

• 1135

Mr. Schneider: I have a bit of a follow-up to a question I had earlier with respect to what Mr. Kristiansen was alluding to regarding the United States and Canada, and whether or not one stands to gain as much, or whether or not we both stand to gain equally in the adoption of the acceptance of reciprocal agreement. I guess this leads us to the question: at what level is this reciprocal agreement to be attained? In your interpretation, is it to be attained at the government level or at the industry level?

Mr. Maclaren: It would have to be negotiated between the U.S. DOT and Transport Canada under the aegis of the State Department and External Affairs, I guess. There are such agreements in place now. It would simply be that we will recognize your standard for testing if you will accept our standard for testing. I do not think they have to be identical. It would be most unreasonable on the part of the Americans to say you have to have an identical regime, because the circumstances are not the same.

We have at least done the preliminary surveys to try to get a handle on the scope of the problem. The Americans did not do that. They had little individual surveys here and there, but they did not do a national survey of the whole scope of the problem before they jumped in with legislation. Maybe it is a hope, but I do not think we would have to track their legislation line by line in order for our trucks to get into the United States.

Mr. Schneider: Random testing is random testing.

Mr. Maclaren: Yes, but if we could establish that constitutionally, based on the surveys we have done, the problem is not of the same magnitude. . . Random is by far the most controversial aspect in the United States. You are getting a series of Supreme Court decisions dealing with whether random should or should not. . .

The Supreme Court so far has come down saying, yes, do it. However, when a union went for an injunction on the trucking side with random, the Federal Court judge in San Francisco said, no, it is a total intrusion on the rights of the individual, it is not necessary, you have not proved it, and the other areas of testing should suffice.

However, this has not gone through to the U.S. Supreme Court yet. They may not proceed with random. The American Trucking Association's attitude to random is that they will support it only if it applies to everyone, including

[Traduction]

de l'ARTEC, un groupe composé de représentants des gouvernements provinciaux. Les conclusions ont été publiées en 1988, après huit ans d'études. Mais la taille, la longueur et le reste, des camions—croyez-moi—ont été étudiés en long et en large, et cette étude qui s'est échelonnée sur huit ans permet de conclure.

M. Schneider: J'aimerais poser une question qui fait suite à celle de M. Kristiansen, à propos des Etats-Unis et du Canada, et de ce que l'un et l'autre nous avons à perdre ou à gagner, au cas où nous pourrions nous entendre sur l'application réciproque de nouvelles dispositions. Ma question est celle-ci: à quel niveau va-t-on pouvoir s'entendre? S'agira-t-il d'une entente de gouvernement à gouvernement, ou de secteur privé à secteur privé?

M. Maclaren: Il faudrait que cette entente soit négociée entre le ministère américain des Transports et Transports Canada, sous les auspices du département d'Etat américain et du ministère des Affaires extérieures canadien. Ce ne serait d'ailleurs pas la première entente de ce type. Celle-ci signifierait simplement que nous reconnaissons les normes de dépistage américaines à condition que les Américains acceptent les nôtres. Cela ne veut pas dire qu'il s'agisse exactement des mêmes normes. Les situations de part et d'autre de la frontière ne sont pas identiques, et il serait complètement absurde que les Américains exigent de notre part que nous adoptions un régime identique au leur.

Nous avons fait des études préliminaires pour essayer d'avoir une idée de l'ampleur du problème. Les Américains n'en n'ont pas fait autant. Ils ont fait ici et là des petites études ponctuelles, mais pas d'études nationales préalables, avant l'adoption des nouveaux règlements. Ça n'est peut-être qu'un voeu pieux, mais je ne pense pas que nous soyons tenus de suivre pas à pas leur législation pour que nos camions puissent être autorisés à pénétrer aux Etats-Unis.

M. Schneider: Cependant, le test de dépistage aléatoire reste un test de dépistage aléatoire.

M. Maclaren: Oui, mais si nous pouvions faire comprendre une fois pour toutes, à partir des études faites au Canada, que le problème ne se pose pas avec la même gravité. . . et d'ailleurs le dépistage aléatoire est précisément la question la plus controversée pour le moment aux Etats-Unis. Il y a toute une série de décisions de la Cour suprême qui traite de cette question. . .

Jusqu'ici la Cour suprême en a approuvé le principe. Cependant, lorsqu'un syndicat a introduit une action en justice sur cette question des dépistages aléatoires, le juge de la Cour fédérale de San Francisco a dit que, effectivement, c'était en contradiction totale avec le respect des droits individuels, que le dépistage aléatoire n'était pas nécessaire, que rien ne le prouvait et que les autres méthodes de dépistage devaient suffire.

Cependant la Cour suprême américaine ne s'est pas encore prononcée là-dessus. Il se pourrait au total que le dépistage aléatoire ne soit pas obligatoire aux Etats-Unis. L'Association américaine du camionnage y est favorable à

[Text]

private truckers, state truckers and owner-operators. They also are saying—and this is interesting—government is to do it at the roadside and not to put that onus on them to do random. It is disruptive of union-management relations. If they want to do it, take every tenth truck that goes through a weigh station or something like that and do it. It is not certain how far random is going to go yet.

Mr. Schneider: It is a little premature to panic.

Mr. Maclaren: Most of their legislation is in place and the clock is ticking towards 1992. As for random, we do not know.

Mr. Schneider: You mentioned earlier there are differentiations that should be taken into consideration with respect to various aspects of the mobile industry. Does the United States differentiate? I am not familiar with their—

Mr. Tardif: No. They have not made any differences between rail, marine, air and trucking.

Mr. Maclaren: Except for the courts checking in on random.

Mr. Tardif: The courts are going to decide what applies to each mode and to what extent it does apply.

Mr. Schneider: I want to know how random an annual medical is. Does a trucker, as an example, know to the very day six months in advance when his annual medical is going to be, or is it unpredictable?

Mr. Tardif: It comes at a regular pace. Once you apply for a licence, you have to have a medical. It varies; in Ontario, for instance, it is every three years that you have to go back.

Mr. Maclaren: In Quebec it is about every six.

Mr. Tardif: In some places there is none, so it is all over the map.

Mr. Maclaren: If we follow the regular medical requirement, we are going to have a federal regulation that is going to have different application, because it is a provincial standard in terms of when you must have your regular medicals. As I say, I do not know if there is a legal implication in it, but the ARTEC standard of two years ago—

Mr. Schneider: I asked this question the other day: do you think there is a possibility that if we could agree federally on a standard the industry itself would have to impose, it is a way out of this dilemma? In other words, we would say that if you think mandatory testing within your own jurisdiction is going to make your industry safer, it would be—

Mr. Maclaren: Do you mean permissive on a company basis?

Mr. Schneider: Yes.

[Translation]

condition que cela s'applique à tout le monde, les camionneurs du secteur privé, les camionneurs des États et les opérateurs-propriétaires de camions. L'Association demande également—et c'est intéressant—que ce soit aux autorités publiques de procéder à ces dépistages, en route, et non pas aux entreprises de camionnage. Et cela pour éviter que ne se détériorent les relations entre le syndicat et les entreprises. S'il doit y avoir dépistage aléatoire, que cela se fasse aux stations de pesage, où un chauffeur sur dix pourrait être contrôlé, par exemple. Mais on ne sait pas encore quel est l'avenir de ce dépistage aléatoire pour le moment.

M. Maclaren: Il est donc peut-être un peu trop tôt pour s'alarmer.

M. Maclaren: N'oublions pas cependant que la réglementation est pour l'essentiel déjà en vigueur, et que nous nous approchons de 1992. Nous ne savons pas encore ce qu'il en sera des tests aléatoires.

M. Schneider: Vous disiez tout à l'heure que les caractéristiques propres à chaque mode de transport devraient être prises en considération. Est-ce bien ainsi que les États-Unis procèdent? Je ne sais pas exactement. . .

M. Tardif: Non. Ils ne font aucune différence entre le rail, les transports maritimes, aériens ou routiers.

M. Maclaren: Sauf lorsque les tribunaux eux-mêmes procèdent à des contrôles et vérifications aléatoires.

M. Tardif: Les tribunaux vont eux-mêmes décider de la façon dont chaque mode de transport sera traité.

M. Schneider: Que se passe-t-il dans le cas d'un contrôle médical annuel? Est-ce que le routier, par exemple, est averti six mois à l'avance du jour exact où il va subir son contrôle médical, ou est-ce complètement imprévisible?

M. Tardif: Les contrôles sont réguliers. Pour faire une demande de permis il faut justifier d'une autorisation médicale. Cela varie. En Ontario, par exemple, le contrôle a lieu tous les trois ans.

M. Maclaren: Au Québec tous les six ans.

M. Tardif: Dans certaines provinces il n'y en a pas, cela varie donc beaucoup d'est en ouest.

M. Maclaren: Si c'est la réglementation médicale qui en décide, la réglementation fédérale s'appliquera différemment selon les lieux, puisque les dispositions concernant les contrôles médicaux réguliers sont provinciales. Je ne sais pas ce que cela va signifier sur le plan juridique, mais les normes de l'ARTEC d'il y a deux ans. . .

M. Schneider: J'ai posé la question l'autre jour: si les autorités fédérales pouvaient s'entendre sur une norme que les transports routiers eux-mêmes appliqueraient, le problème serait-il résolu? C'est-à-dire que si vous pensez vous-même que ces examens obligatoires permettraient à l'industrie des transports routiers de fonctionner de façon plus sécuritaire, ils pourraient être. . .

M. Maclaren: Et chaque entreprise pourrait en décider?

M. Schneider: Oui.

[Texte]

Mr. Maclaren: It is a good place to start. What you would end up with is the big, responsible trucker who knows the bottom-line numbers on safety and who is already doing pre-employment testing whether he can be challenged by the CHRC or not—so far none of our people have—or is doing it with regular medicals. He would do it. The little guy under real pressure who is not very sophisticated would not do it. Economics would probably tend to dictate whether you got into this or not. I do not know. What do you think?

Mr. Schneider: I think there is a way around that, too.

Mr. Tardif: Drug testing has been done by some companies because they think, from the safety point of view, they had to do it. Again, as Ken said, these are the large, well-organized companies that have access to EAP, because they tend to do it this way.

Mr. Nault: I understand what you are saying is simply that there is a possibility we can have a different regime as it relates to drug testing. I accept this. Could you explain if there is a difference between our jurisdiction as it relates to the intertwining of provincial versus federal jurisdiction in comparison to the United States?

Mr. Maclaren: I think there is. I do not know if Mr. Cuthbertson would agree with me, but in the United States federal jurisdiction follows the commerce. So a truck that crosses a state boundary is engaged in interstate commerce whether it is a private truck or whatever. If it is operating locally the next day, it is not under federal jurisdiction. Because states are geographically so small and so much of their industry crosses boundaries, most people come under the federal safety regime. It is just easier to comply with, and most states accept it. For example, all but four states agreed to implement parallel drug testing regimes to the U.S. federal regime.

I think the jurisdiction operates differently in Canada. By definition, if a common carrier that crosses provincial boundaries is an extra-provincial truck, he has a licence that allows him to cross those boundaries. That could be between provinces or between Canada and the United States. He is automatically a federal undertaking. He would fall under this jurisdiction.

But a private truck in Canada is not a separate undertaking. Loblaw's owns trucks, Stelco owns trucks, a lot of manufacturers and retailers—Eaton's, Sears—own their own trucks. Unless they also turn themselves into a common carrier because of deregulation, then they are an undertaking and they would come under federal jurisdiction. But I do not even believe a private truck operating extra-provincially comes under federal jurisdiction.

A trucker common carrier with a licence that just goes locally from Toronto to Hamilton, Toronto to Ottawa, or something would not come under this code. By the same token, once you are a federal trucker and you have a licence

[Traduction]

M. Maclaren: Ce serait une bonne façon de commencer. Évidemment les grosses entreprises, responsables, très averties des questions de sécurité et qui font déjà du dépistage d'embauche, que la Commission des droits de l'homme puisse les contester ou non—jusqu'ici elle ne l'a pas fait—et qui imposent des contrôles médicaux réguliers, s'y soumettraient. Le petit entrepreneur qui a des difficultés, qui n'est pas encore très outillé, ne pourrait pas le faire. Ce sera la situation financière et économique de chacun qui en décidera. Je ne peux pas vous en dire beaucoup plus. Qu'en pensez-vous?

M. Schneider: On pourrait certainement y remédier.

M. Tardif: Certaines entreprises ont déjà procédé à des contrôles antidrogues, estimant que pour des raisons de sécurité il fallait le faire. Il s'agit des grandes entreprises, qui sont bien organisées, qui ont accès à des PAE, c'est leur façon de résoudre le problème.

M. Nault: D'après vous, nous pourrions très bien avoir des régimes différents, pour ce qui est de ce dépistage. Je suis d'accord. Y a-t-il à votre avis une différence essentielle entre le Canada et les États-Unis pour ce qui est du partage des compétences entre le domaine fédéral et les provinces, ou les États?

M. Maclaren: Oui. Je ne sais pas si M. Cuthbertson sera d'accord avec moi, mais les échanges commerciaux d'un État à l'autre relèvent de la compétence fédérale. Lorsqu'un camion, privé ou autre, franchit la frontière d'un État, on parle tout de suite de commerce entre États. Mais si le même camion le jour suivant est utilisé à l'intérieur des frontières d'un seul État, il ne relève plus de la compétence fédérale. Étant donné que les États sont peu étendus, les échanges et le commerce exigent que les camions franchissent les frontières, et la plupart du temps, pour les questions de sécurité, c'est la réglementation fédérale qui est appliquée. Et d'ailleurs elle est plus facile à respecter, si bien que la plupart des États l'acceptent. Ainsi, tous les États sauf quatre ont accepté de mettre en vigueur des régimes de dépistage parallèles à celui de la réglementation fédérale.

Je pense qu'au Canada c'est différent. Un transporteur public, venu de l'extérieur d'une province et qui franchit les frontières provinciales en l'autorisation expresse. Cela pourrait être une frontière entre deux provinces canadiennes, ou entre le Canada et les États-Unis. Il relève alors automatiquement du domaine de compétence fédérale.

Mais au Canada un camion ne représente pas à lui seul une entreprise distincte. Loblaw's a ses propres camions, Stelco, et beaucoup d'industriels et même d'entreprises de vente au détail—Eaton's, Sears—sont propriétaires de leurs camions. Mais avec la déréglementation, ils peuvent adopter le statut de transporteurs publics, entreprises distinctes qui relèveraient du domaine de compétence fédérale. Mais un simple camionneur privé, qui travaille à l'extérieur de sa province, ne relève pas à mon avis du domaine de compétence fédérale.

Une entreprise de transports publique dotée d'une licence et qui se limiterait au trajet Toronto-Hamilton ou Toronto-Ottawa, ne serait pas assujettie à ce code. Inversement, dès que vous êtes une entreprise qui relève du

[Text]

that will let you cross provincial or international boundaries, you are a federal trucker regardless of whether you are operating intra-provincially or not. In fact, our extra-provincial truckers compete directly for about half of what they do on intra-provincial routes, because 70% of the average truck haul is 300 kilometres, 90% of it is under 600 kilometres. So it is a small part of the trucking that is in the really long-haul intra-provincial transportation industry.

Mr. Nault: Therefore, the conclusion of your statement could be easily made that our jurisdictional problems are much different from those of the U.S. as related to the trucking industry.

Mr. Maclaren: In terms of scope of application and the difference in jurisdiction in the United States, it appears as if it is largely resolved because of the overwhelming number of states that have moved in with parallel regulation.

The other thing about the United States is that all law enforcement agencies tend to enforce each other's standards whether in safety, customs, immigration, you name it. That is not the picture in Canada. You would think they belonged on different planets.

Mr. Nault: Could you tell us how the mandatory testing they are now doing in the United States is working? When I look at the fact that you say "random", this is simply not possible in reality.

• 1145

Mr. Maclaren: No. They are not doing random in the States yet in trucking because it is still in front of the courts.

Mr. Nault: The injunction is there so it is not happening?

Mr. Maclaren: It is not happening.

Mr. Nault: Was it not done at all for a period before it went? They just straight went to—

Mr. Maclaren: Even before the implementation date came in, it was thrown out by the courts. Has it got to the Court of Appeal yet? I do not even—

Mr. Tardif: I think it went to the Court of Appeal in California.

The Chairman: The Supreme Court—we said this yesterday, it was in the wire service yesterday and the papers—came down on another area, but it was random testing for transport workers and all these—

Mr. Maclaren: For government employees.

The Chairman: The government employs 20,000 to 30,000, but that was the issue.

Mr. Maclaren: We are told by U.S. lawyers that they think the Supreme Court will uphold it.

The Chairman: This is the second time they have.

Mr. Nault: Something we have heard a lot about in the last few days and every time we come is that one of the best regimes we have going relates to safety and to drug and alcohol testing, and that regime relates to the pilots in our

[Translation]

domaine fédéral et que vous avez une licence qui vous permet de franchir les frontières provinciales ou même internationales, vous êtes une entreprise fédérale que vous vous limitiez à des trajets intraprovinciaux ou non. D'ailleurs les camionneurs interprovinciaux sont directement en concurrence les uns avec les autres pour la moitié des transports intraprovinciaux, puisque 70 p. 100 des distances moyennes parcourues sont de 300 kilomètres, et 90 p. 100 de moins de 600 kilomètres. Les longs courriers n'assurent donc qu'une petite partie des transports intraprovinciaux.

M. Nault: On peut donc conclure de ce que vous nous dites que nos problèmes juridictionnels sont très différents de ce qu'ils sont aux États-Unis, du moins pour ce qui est de l'industrie des transports routiers.

M. Maclaren: Ce problème de domaine de compétence, aux États-Unis, semble dans une large mesure avoir été résolu du fait que la grande majorité des États ont adopté une réglementation parallèle inspirée de la réglementation fédérale.

L'autre différence entre les deux pays, est qu'aux États-Unis, qu'il s'agisse de douanes, d'immigration ou autres domaines, tous les services chargés de veiller à l'application de la réglementation collaborent. Ce n'est pas du tout le cas au Canada. On a l'impression qu'ils appartiennent à des mondes complètement étrangers les uns aux autres.

M. Nault: Comment fonctionne le dépistage obligatoire aux États-Unis. Je ne pense pas qu'il puisse encore être question de dépistage aléatoire.

M. Maclaren: Non. Comme l'affaire est encore devant les tribunaux, le dépistage aléatoire n'est pas encore imposé au secteur des transports routiers.

M. Nault: Après cette première décision tout est bloqué?

M. Maclaren: Oui.

M. Nault: Mais avant que cette décision ne soit rendue, y avait-il eu une première période d'application?

M. Maclaren: La réglementation a été contestée par les tribunaux bien avant la date d'entrée en vigueur. Est-ce que l'on a fait appel? Je ne sais pas. . .

M. Tardif: Je crois effectivement qu'en Californie appel a été interjeté.

Le président: La Cour suprême—si nous en croyons les dépêches de presse d'hier—a rendu elle aussi une décision, qui concernait les dépistages aléatoires des travailleurs des transports. . .

M. Maclaren: De l'administration gouvernementale.

Le président: Cela concernerait 20,000 à 30,000 personnes. Mais c'était bien le même sujet.

M. Maclaren: D'après certains avocats américains la Cour suprême maintiendra la première décision.

Le président: C'était la deuxième fois qu'elle intervenait.

M. Nault: On nous a beaucoup vanté ces derniers jours les mérites du système que nous appliquons aux pilotes de ce pays, pour la protection de la sécurité et le dépistage de l'alcoolisme et de la toxicomanie. Une des raisons pour

[Texte]

country. It seems to me, in looking at it, that one reason they are effective is the EAP; but the other is the fact that they get their regular medicals and the doctor in that particular case has the power to decide whether you are efficient enough and not with the realm of the grey matter that says that you are not capable of being a pilot until you have passed this particular medical.

Would the trucking industry not think this would probably be the way to resolve this, instead of running around having everybody do their thing everywhere they go, and that it would tighten up those whom you hire? I guess the follow-up and the second part of it is, are they doing pre-employment testing now?

Mr. Maclaren: Some of the big companies are, but whether it is legal or not we do not know. Again, we go back to the CHRC. They have had these challenges sitting there for several years now from the railways and airlines. So we do not know the answer.

Are you suggesting that we could cut it off at the pre-employment plus regular medicals?

Mr. Nault: I say that because not only do you have that but you also have the fact that you have to meet the regulations as they relate to road laws and the fact that the police forces in both countries have the ability, after there is an accident or if you are driving a little erratically, to stop you and do testing in that sense; breathalyser, for example, or if there is just cause. We take a look at the individual and if his eyes are going around in his head—

Mr. Maclaren: If you are saying the two medicals, pre-employment, regular medical, cause, and post-accident, you are really covering four out of the five areas. Yes, that is a—

Mr. Tardif: You are meeting our line of thinking on that, because we have said in our brief that a phase-in—

Mr. Nault: The whole object is to be more safe. The object is not to piggy-back the American legislation.

Mr. Maclaren: No.

Mr. Nault: That is where I am coming from, and the fact is that if we are going to start doing everything the Americans do then we might as well erase that borderline and get on with it.

Mr. Maclaren: We suggest in our submission that it would be worth while doing it slowly and getting it right in the other areas first and seeing where we are at. In the first instance you might restrict “random” to random testing of people who have already been proved positive and have been on a—

The Chairman: You have mentioned that.

Mr. Nault: I want to touch the last one, the EAPs. If we implement the strategy the government is talking about, then simply we are doing away with every small business there is in trucking, because only the large companies can afford or have the means and the resources to adhere to that particular strategy. Therefore every small company in the country would have to go out of business because they could not put in an EAP program.

[Traduction]

lesquelles le système est efficace tient à l'institution des PAE; mais cela tient également au fait que les pilotes subissent des contrôles médicaux régulièrement et que le médecin, dans ce cas particulier, décide lui-même si vous êtes apte au service, et vous ne pouvez pas continuer à piloter tant que vous n'avez pas passé le contrôle.

Ne serait-ce pas pour le secteur des transports routiers la meilleure des solutions, au lieu de se disperser, et en même temps cela fonctionnerait comme prévention? Mais j'aimerais également savoir si l'on pratique le dépistage à l'embauche?

M. Maclaren: Les grandes compagnies, sans doute, mais nous ne savons toujours pas si c'est autorisé par la loi. Il y a toujours ces cas qui sont en suspens à la Commission canadienne des droits de la personne, depuis plusieurs années, pour les chemins de fer et les compagnies aériennes. Nous n'avons toujours pas de réponse à la question.

Vous voulez dire qu'il suffirait d'avoir un dépistage à l'embauche plus des contrôles médicaux réguliers?

M. Nault: Je pose la question, parce que vous êtes par ailleurs tenus également par le Code de la route et le fait que la police, aussi bien au Canada qu'aux États-Unis, peut toujours après un accident, ou si elle a certains soupçons, vous arrêter et procéder à un test de dépistage; alcootest, par exemple, en cas de présomption. On regarde le chauffeur dans le blanc de l'oeil et si ça n'est pas très clair. . .

M. Maclaren: Vous parlez donc des deux contrôles médicaux, du dépistage à l'embauche, du contrôle médical régulier, du contrôle en cas de présomption et après un accident, cela fait quatre des cinq domaines concernés.

M. Tardif: Vous êtes tout à fait sur la même longueur d'ondes que nous là-dessus, puisque nous avons proposé dans notre mémoire une phase transitoire. . .

M. Nault: L'idée est de renforcer la sécurité, et non pas de s'aligner sur les Américains.

M. Maclaren: Non.

M. Nault: C'est mon premier souci, et si nous commençons à vouloir tout faire comme les Américains, nous pourrions tout aussi bien supprimer tout de suite les frontières.

M. Maclaren: Nous proposons dans notre mémoire de procéder par étape et prudemment, en commençant par la périphérie. On pourrait d'abord circonscrire le champs d'application des tests de dépistage aléatoires aux personnes dont les tests se sont déjà révélés positifs et qui ont. . .

Le président: Vous l'avez déjà indiqué.

M. Nault: Je voudrais parler maintenant des PAE. La stratégie que propose le gouvernement ne concernerait que les grandes entreprises qui en ont les moyens, les petites en seraient forcément exclues. Cela veut-il dire que les petites entreprises disparaîtraient simplement parce qu'elles n'ont pas les moyens d'appliquer le programme des PAE?

[Text]

Mr. Maclaren: I know what you are saying, and it is of great concern to us. A couple of our provincial associations are working now on EAPs. It is going to be much more difficult for the small guy to do this. He does not have the same flexibility. He does not have the same personnel management resources, particularly if he is located in a small community. It might mean sending the persons away for a period and paying his living expenses or something for him to take an EAP. This is where it is a problem. We do not know what the answer is and we do not know what the total cost is.

This is where we have suggested that what we need is some help from Transport Canada in figuring out where the public sources of funding are to reduce that cost. Maybe something needs to be done with health care to suggest that it should be looked at in another way, to pick it up sooner than it does if it picks it up at all. But there is a problem in that area. We do not know how big a problem, in terms of the little guy just being put out of business, as you say.

• 1150

Ms Langan: I have several questions. You talked about pre-employment testing. I want to make a statement there. My concern is that with all this discussion about pre-employment testing, it will not be long before truckers or anybody else who is facing pre-employment testing will know how long to abstain prior to testing. So I think we are barking up the wrong tree there, aside from the philosophic. I am making a statement on that one.

I want to ask you a question about what you said on page 4. You made reference to legal onus. You said there is concern about the legal onus vis-à-vis drug testing. My question there is, is there not one now? There is across this country jurisprudence under labour standards for onus on employers who have not provided for a worker the opportunity to get treatment, and then where the disciplinary action comes in or accidents occur. I am not sure when you say where the onus falls. I am not sure you are almost not arguing for voluntary as opposed to compulsory or legislated programming under that comment.

Mr. Maclaren: No, no. First of all, I know what you are saying about the worker knowing he is going for a medical. But in that case, how come the CN and CPR, after having hired someone and telling them that they are to go for a medical next week or the week after, are still screening out 15% or 16%? It is not perfect, that is for sure.

What we meant with this business of the legal onus is that if someone is going to mandate we must educate supervisory personnel to spot drug testing and how the regime works and everything like that. That is fair. But if

[Translation]

M. Maclaren: Je comprends ce que vous dites, et c'est très inquiétant. Deux de nos associations provinciales étudient cette question des PAE. Ce sera évidemment beaucoup plus difficile à appliquer pour les petites entreprises. Celles-ci n'en n'ont pas les moyens, elles n'ont pas les ressources en personnel, et notamment lorsqu'elles sont installées dans des petites localités. Dans ce genre de situation il faudrait se séparer d'un employé pendant toute une période en lui payant son déplacement et une indemnité qui lui permettra de suivre le programme. Voilà exactement le problème. Nous ne savons pas quelle en est la solution, nous ne savons pas non plus ce que cela coûtera.

C'est précisément là que nous demandons à Transports Canada de nous aider pour que l'on sache s'il y aura des crédits publics qui permettront d'en réduire le coût pour les entreprises. Il faudrait envisager peut-être de détecter les problèmes d'un point de vue médical, ce qui permettrait de les déceler plus tôt, encore que ce ne soit pas une garantie. Mais cette question soulève des difficultés dont nous ne connaissons pas exactement l'ampleur, et vous avez bien dit vous-mêmes que de petites entreprises devront cesser leurs activités.

Mme Langan: J'aurais plusieurs questions à poser. Vous avez parlé de test préalable à l'emploi. Je voudrais dire quelque chose à ce sujet. On parle tellement de cette question que très bientôt, les camionneurs ou d'autres qui devront se soumettre au test préalable à l'emploi sauront pendant combien de temps ils devront s'abstenir de consommer drogues ou alcool avant de subir le test. Notre objectif est valable, mais je crois que nous faisons fausse route, et je tiens à le signaler.

Je voudrais vous poser une question au sujet de ce que vous avez dit à la page 4 de votre mémoire. Vous parlez des problèmes que pose la responsabilité juridique en ce qui concerne le dépistage des drogues. Mais ne pensez-vous pas que cette responsabilité existe déjà? Au Canada, dans le droit du travail, la jurisprudence a permis d'établir que les employeurs qui n'ont pas donné à l'employé la possibilité de se faire traiter ont une part de responsabilité, s'il fait par la suite l'objet de mesures disciplinaires ou est à l'origine d'un accident. Je ne vois pas très bien où vous situez la responsabilité. D'après ce que vous dites, je me demande si vous ne voudriez pas presque que les employés se prêtent volontairement à des tests de dépistage plutôt que de devoir s'y soumettre aux termes d'une loi.

M. Maclaren: Non, non. Tout d'abord, je comprends bien ce que vous dites en parlant des employés qui savent qu'ils vont subir un examen médical. Mais dans ce cas, comment se fait-il que le CN et le CP réussissent encore à trouver 15 ou 16 p. 100 de contrevenants, alors qu'ils ont donné un préavis d'une ou deux semaines à ceux qui devaient subir un examen médical? Le système n'est pas parfait, c'est évident.

Ce que nous avons voulu dire à propos de cette question de la responsabilité juridique, c'est que si quelqu'un doit appliquer le régime, nous devons en expliquer le fonctionnement aux surveillants, qui devront apprendre aussi

[Texte]

someone slips through and they are not caught—and we are not dealing with health professionals—a concern we would have is that such onus on supervisors to be trained and to be out there to catch people, given the circumstances in which the trucking industry works, would be a pretty severe onus, especially if somebody could come back and say, you should have caught that guy before he got involved in that accident. People do their best now. It does not rule out liability for normal negligence. All we are saying is that we would hate to see an absolute legal onus being created by that requirement to educate.

Ms Langan: Do you have any feelings about the fact that drug testing provides a presumption of guilt before the fact? It raises the spectrum of false positive testing where zero to 60% of the first tests in fact are false positive. The whole constitutional question of presumption of guilt, the other substances that are very innocuous, decongestants, asthmatic treatments and so on, cough syrups that can effect great false positives, or the onus of proof.

Mr. Maclaren: As for the Charter business of interfering with the rights and the privacy of the individual, I do not know. I guess that is going to be settled whatever Transport Canada tries to do.

On the question of assumptions being involved if you test, an intrusion in that sense, where do you draw the line? We do it now with respect to alcohol. Why do we have regular medicals? Is that not an intrusion in the sense that you are saying to the guy, hey, you may not be healthy enough to drive a truck. Again, in the name of safety we have had to compromise. Where should that line be? I know it is difficult. I know it is tricky. But the question is, in the name of safety is there a significant enough benefit to warrant this intrusion?

Ms Langan: When you talk about random testing you say it has to be done with care and there is difficulty in applying it. In terms of EAP you said possibly we should do random testing in the future on people who have been in the program. Would that not eliminate any voluntary referral that somebody might be willing to put themselves into if they automatically put themselves on a future of surveillance...?

[Technical Difficulty—Editor]

...for the small trucker. There is group programming with satellite programming available even in the smallest communities, certainly in British Columbia, where by co-operative effort in the community or in an industry they can use programs. It is on a user-pay basis, and there is a community satellite. One of the big problems is with the federal-provincial cuts to health care funding. There is not the funding to provide the follow-up programming for people who are using those EAPs.

[Traduction]

comment effectuer à l'improviste des contrôles de dépistage des drogues. Nous acceptons une telle responsabilité. Mais si certains échappent au dépistage, ce qui peut arriver, car ce ne sont pas des professionnels de la santé qui administrent les tests, nous craignons que les obligations imposées aux surveillants, formés pour dépister les contrevenants ne soient trop lourdes, vu la façon dont le travail s'effectue dans le secteur du camionnage, surtout si les surveillants se font dire par la suite qu'ils auraient dû attraper l'employé avant qu'il ne soit impliqué dans un accident. Les surveillants font actuellement ce qu'ils peuvent, et de leur mieux, mais on peut malgré tout les tenir responsables en raison de négligences qui sont tout à fait normales. Nous disons simplement qu'il ne faudrait pas que la nécessité de dépister les contrevenants leur impose une responsabilité juridique.

Mme Langan: Ne craignez-vous pas que le dépistage des drogues ne crée d'avance une présomption de culpabilité? Il ne faut pas oublier que les premiers tests sont faussement positifs dans une proportion pouvant atteindre 60 p. 100, ce qui est fort inquiétant. Toute la question constitutionnelle de la présomption de culpabilité se pose, car d'autres substances qui sont tout à fait inoffensives, comme les décongestionnants, les médicaments contre l'asthme, les sirops contre la toux, peuvent aboutir à des résultats faussement positifs, ce qui fait intervenir le fardeau de la preuve.

M. Maclaren: Je ne saurais vous dire si cette ingérence quant aux droits et à la vie privée des gens est contraire à la charte. Je présume que Transports Canada essaiera de régler cette question.

Peut-on vraiment parler d'intrusion lorsqu'on administre un test? Actuellement, nous imposons des tests de dépistage de l'alcool. Pourquoi fait-on passer régulièrement des examens médicaux? N'est-ce pas une intrusion, en ce sens que nous disons à l'employé qu'il n'est peut-être pas suffisamment en bonne santé pour conduire un camion? Là encore, dans l'intérêt de la sécurité, nous avons dû trouver un compromis. Quelle limite faudrait-il imposer? Je sais que la question est difficile et épineuse, mais il me paraît important de se demander si, dans l'intérêt de la sécurité, cette intrusion se justifie vraiment.

Mme Langan: Lorsque vous parlez de tests aléatoires, vous dites qu'ils exigent certaines précautions, et qu'ils sont difficiles à appliquer. Vous avez dit qu'il faudrait peut-être administrer à l'avenir des tests aléatoires aux personnes visées par le programme d'aide aux employés. S'ils se savent automatiquement surveillés, ne pensez-vous pas qu'ils ne voudront plus se soumettre volontairement à des tests...?

[Difficultés techniques—le rédacteur]

...pour les petits camionneurs. Il existe des programmes d'aide aux employés même dans les plus petites localités, par exemple en Colombie-Britannique, où, grâce aux efforts concertés de la communauté ou d'une industrie, ces programmes sont disponibles. Ce sont les utilisateurs qui payent ce service mis à leur disposition par la collectivité. L'une des grandes difficultés tient aux restrictions, tant fédérales que provinciales, imposées au budget des soins de santé. Il est financièrement impossible d'assurer le suivi des employés utilisant ces programmes d'aide.

[Text]

[Translation]

• 1155

Mr. Maclaren: Certainly our impression is that in British Columbia this kind of thing has been taken further than it has in some other provinces.

Ms Langan: I am just saying it is not impossible, but I would like you to comment on the voluntary referral aspect.

Mr. Maclaren: I do not know what the answer is there. If a person volunteers, that could mean they are on a random testing thing for a period of time. That is true. But it is less onerous, less comprehensive and less complicated than random testing across the board.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Maclaren, and your associates for coming today and leaving us with even more problems than we thought we had, as you have done in the usual way when you appear before this committee. Your brief will be read with interest and digested along with the questions and answers.

We will call the last witness, who has been sitting patiently here for the day, and it has been a very interesting and relatively heavy day. We have the Canadian Medical Association. We have had some very interesting groups here today—the pilots, the doctors, the truckers, and the unions. It is very good to welcome you.

Dr. Victor Goldbloom (Member, Subcommittee on Environmental and Occupational Health, Canadian Medical Association): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Your brief has been circulated. I hope you can summarize parts of the brief, so we can get into questions and answers.

Dr. Goldbloom: Monsieur le président, je voudrais d'abord, au nom de l'Association médicale canadienne, remercier cette commission de nous donner l'occasion de présenter le mémoire de l'Association. Les personnes qui m'accompagnent et qui constituent la délégation de l'Association médicale canadienne sont le D^r Ernest Mastromatteo, spécialiste en médecine du travail de renommée internationale et membre, comme moi, du sous-comité de l'Association médicale canadienne sur la santé environnementale et professionnelle, ou santé au travail; le D^r Normand Da Sylva de la permanence de l'Association, directeur des affaires médicales; et le Dre Catherine McCourt, directrice adjointe.

Monsieur le président, l'Association médicale canadienne s'intéresse depuis très longtemps aux problèmes de la sécurité publique dans les transports.

Permettez-moi de vous offrir un souvenir personnel. Il y a une trentaine d'années, quand j'ai commencé à travailler au sein des divers comités et commissions de l'Association médicale canadienne, il existait déjà un comité sur les aspects médicaux des accidents de la route. L'Association a appuyé l'introduction de l'ivressomètre et l'établissement de normes pour la présence d'alcool dans l'organisme. Je n'élaborerai par davantage sur la préoccupation et la responsabilité prise par l'Association médicale canadienne en matière de sécurité publique.

M. Maclaren: Nous avons l'impression très nette que la Colombie-Britannique a accordé davantage d'importance à cette question que ne l'ont fait d'autres provinces.

Mme Langan: C'est peut-être vrai, mais j'aimerais que vous fassiez des observations sur le volontariat.

M. Maclaren: Je n'ai pas vraiment de réponse à vous donner. Si quelqu'un se porte volontaire, cela peut signifier qu'il subira des tests aléatoires pendant une certaine période. C'est vrai, mais c'est moins coûteux et moins compliqué que des tests aléatoires qui s'appliqueraient à tout le monde.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Maclaren, et je remercie vos collègues d'être venus ici aujourd'hui, même si vous nous laissez aux prises avec plus de problèmes que nous ne pensions en avoir, comme vous le faites toujours lorsque vous comparez devant le comité. Nous lirons votre mémoire avec beaucoup d'intérêt, et nous allons y réfléchir, comme nous réfléchissons aux questions et aux réponses.

Nous allons entendre le dernier témoin, qui a bien voulu patienter ici pendant toute une journée qui a été relativement chargée, mais fort intéressante: l'Association médicale canadienne. Aujourd'hui, nous avons reçu des groupes très intéressants: des pilotes, des médecins, des camionneurs et des syndicats. Je suis très heureux de vous souhaiter la bienvenue.

Dr Victor Goldbloom (membre du Sous-comité de l'hygiène du milieu et de la santé au travail, Association médicale canadienne): Merci, monsieur le président.

Le président: Votre mémoire a été distribué. J'espère que vous pouvez en résumer certaines parties, afin que nous passions à la période de questions.

Dr. Goldbloom: Mr. Chairman, first of all, in the name of the Canadian Medical Association, I would like to thank your Committee to give us the opportunity to present the brief of our association. The other members of the CMA delegation who are here with me are Dr. Ernest Mastromatteo, internationally famous expert in labour medicine, and member like me of the CMA Subcommittee on Environmental and Occupational Health; Dr. Normand Da Sylva, member of the Office of the Association and Director of Health Services, and Dr. Catherine McCourt, Associate Director.

Mr. Chairman, the Canadian Medical Association has shown an active interest in the problems of public safety in transport for a very long time.

Allow me to recall a personal memory. Thirty years ago, when I started working with different committees and boards of the Canadian Medical Association, there already existed a committee on the medical aspects of traffic accidents. The Association has supported the introduction of the breathalyser and of standards to detect the presence of alcohol in the system. I will not say more about the concerns and the leadership shown by the Canadian Medical Association in the question of public safety.

[Texte]

[Traduction]

• 1200

What we would like to put before you today, Mr. Chairman, is primarily our concern about testing as a process, and the validity of an approach to the protection of the public interest with regard to transportation safety through a testing program. It is clear to us that a process of testing is inherently an after-the-fact initiative. It is finding out what has happened. In medicine, prevention being a fundamental concern and objective, it seems to us that whatever decision is made with respect to a testing approach, prevention, which in this instance means education, is an absolutely fundamental consideration.

We are also concerned by the preoccupation, which is an understandable one, in public opinion about illegal, illicit drugs. But as physicians we are very much aware that sharpness of reflex and ability to respond to situations that may present themselves may be influenced by prescription medications and by over-the-counter medications. We feel that if the public safety is to be safeguarded and if, in the wisdom of the legislators, a testing approach is to be part of that safeguarding of the public interest, we as physicians have to point out that prescription and over-the-counter medications can affect the ability of a person to function safely.

One only needs to consider the hay fever sufferer who takes an antihistamine and who may experience drowsiness as a result of taking that medication. We have that broadening of our perspective that we wish to place before you.

It is also important for us to point out that our knowledge with regard to the effects of various substances on the human system is broader, more detailed, and more complete with regard to prescription medications and to certain over-the-counter medications than it is with regard to illicit drugs. Pharmacological research and clinical research have obviously focused on what we do to help people who are ill, and for that reason we know more about those medications than we do about illicit drugs.

We would also like to emphasize, and we are convinced that we are not alone in this emphasis, that of all the substances that can be taken into the body and that can have an effect on a person's ability to carry out a public transportation function safely, alcohol is by far and away the greatest concern and the most numerous in the list of causes of incidents that may occur.

It is our feeling, as indicated in our brief, that in any given sphere of occupation certain activities are more specifically safety-sensitive than others, and it is important that those safety-sensitive occupations be identified and designated.

Whereas everything we do as physicians has to be done within the basic framework of the principles of industrial medicine, of workplace medicine, the fact that certain functions are designated could lead to a specific set of rules, conditions and procedures being attached to the relationship between those occupying those functions and the physician taking responsibility for health and safety in the workplace, and there might be a different context because of the safety-sensitive nature of those occupations.

Monsieur le président, nous aimerions vous parler aujourd'hui des préoccupations que nous avons au sujet des tests comme moyen de protéger le public et d'assurer sa sécurité dans le domaine des transports. Il est évident que les tests permettent de déceler, après coup, ce qui s'est produit. La prévention étant l'objectif ultime de la médecine, il est essentiel d'en tenir compte et d'insister par conséquent sur la sensibilisation, quelle que soit la décision qui sera prise au sujet des tests.

Nous savons aussi que le public s'inquiète à juste titre de la consommation des drogues illicites. Mais en tant que médecins, nous savons très bien que la vivacité des réflexes et la faculté de réagir à certaines situations peuvent être affaiblies en raison de la consommation de médicaments, que ces derniers soient prescrits ou non. Si nos législateurs estiment que des tests doivent être administrés pour protéger le public, en tant que médecins, nous tenons à souligner que certains médicaments d'ordonnance, ou même en vente libre, peuvent affaiblir les facultés d'une personne, d'où certains risques.

Pensez par exemple aux personnes atteintes du rhume des foies: elles prennent des antihistaminiques qui peuvent entraîner un état de somnolence. Il nous paraît nécessaire d'élargir la perspective au moyen de cet exemple.

Il nous paraît important aussi de souligner que notre connaissance des effets de différentes substances sur l'organisme humain est plus grande, plus détaillée et plus complète en ce qui concerne les médicaments d'ordonnance, et certains médicaments en vente libre, qu'en ce qui concerne les drogues illicites. La recherche pharmacologique et clinique est surtout axée sur la façon de soulager les malades, et c'est pour cette raison que nous connaissons davantage ces médicaments que les drogues illicites.

Nous voulons souligner aussi, et nous sommes convaincus que nous ne sommes pas les seuls à le faire, que parmi toutes les substances qui peuvent être ingérées et qui ont un effet sur la capacité d'une personne de transporter le public sans danger, l'alcool est de très loin celle qui est la plus préoccupante, et qui se trouve à l'origine de la plupart des accidents qui surviennent.

Comme nous l'avons indiqué dans notre mémoire, dans tout milieu de travail, on retrouve certains emplois où un affaiblissement des facultés peut présenter plus de dangers que dans d'autres, et il est important que ces emplois soient identifiés ou désignés.

Notre travail en tant que médecins doit respecter les principes fondamentaux de la médecine industrielle et professionnelle, mais si certaines fonctions sont désignées, ceux qui les exercent et le médecin responsable de la santé et de la sécurité au travail devront se soumettre aux différentes règles et conditions précises qu'exigent les emplois de vigilance.

[Text]

[Translation]

• 1205

We feel that if we are relying only on a testing program we risk not creating a co-operative situation in which the public interest is protected because the people involved are concerned about protecting the public interest and safety. That requires a relationship of confidence between workers and their supervisors, between workers and the occupational physician, in order that the worker be sensitized to the necessity and the responsibility of reporting a change in his usual state of health and in reporting the use of a medication, prescription or over-the-counter medication.

It is our suggestion that in each workplace there be appropriately and conspicuously posted a listing of substances that need to be reported, in order that we be able to supervise carefully the performance of people. We feel supervisors need to have some education in assessing the performance of people so as to be sensitive to the possibility that a person, for whatever reason—it may be only fatigue, but it may be the absorption into the body of some substance, prescription or illicit.

Let me place emphasis on the role of the physician in the workplace. It is the role of the physician, and it applies to the workplace as it applies to the regular practice of medicine out in the community, to be concerned with the diagnosis of illness, with health, with safety, with public safety, with the management of such problems as arise, and with the prevention of illness and the prevention of accidents. It is not the role of the physician to be a police officer, to be a disciplinary officer, to be an instrument of personnel policy within a company.

Let me say a few words with regard to testing. We are talking about a wide range of substances. If we are to test we have to know what we are testing for. We have to know that the test is specific and that it tells us there is that specific substance and no other, the one we are looking to measure.

It is necessary that there be standards regarding how much of a given substance is considered. We have alcohol as an example, where there are limits established in law as to how much of a given substance is considered to be related to impairment. Otherwise, how does one judge impairment in relation to the results of a test? The test has to be reliable. When we do a biochemical test in a hospital, for example, it is always done in duplicate and it is not considered reliable unless both results are close enough to attest to the reliability of it.

Here we are dealing with a large country, with a large number of situations in which tests could be carried out in different laboratories by different people. It seems to us important that the laboratory be recognized as competent to carry out this kind of testing and that the testing be generally comparable, from one laboratory to another, and in the hands of one technician and in the hands of another technician.

We are concerned about the possibilities of false negatives and false positives and the inaccurate representation of a situation that they may give, both with regard to public safety and to the professional reputation of

En n'ayant recours qu'à un programme de tests, nous n'allons pas vraiment réussir à protéger l'intérêt et la sécurité du public, qui exigent une relation de confiance entre les employés et leurs surveillants, entre les employés et leurs médecins en milieu de travail, afin que l'employé soit sensibilisé à la nécessité et à la responsabilité qui lui incombent de signaler tout changement de son état de santé habituel, de même que l'utilisation d'un médicament d'ordonnance ou en vente libre.

Nous proposons que soit affichée de façon visible dans chaque milieu de travail une liste des substances à signaler, afin que nous soyons en mesure de bien surveiller la performance des employés. Les surveillants ont besoin, selon nous, d'une certaine formation à cet égard, afin de pouvoir déterminer si un employé, pour quelque raison que ce soit... Il pourrait s'agir seulement de fatigue, mais aussi de l'absorption par l'organisme de certaines substances, prescrites ou illicites.

Permettez-moi de souligner l'importance qu'a le médecin en milieu de travail. Son rôle dans ce contexte, comme dans celui de l'exercice habituel de la médecine, est de diagnostiquer les maladies, et de se préoccuper de la santé, de la sécurité, de la sécurité du public, et des problèmes qui peuvent se présenter; il doit s'occuper de la prévention des maladies et de celle des accidents. Son rôle n'est pas d'être un agent de police responsable des mesures disciplinaires ou de l'application de la politique du personnel de l'entreprise.

Je voudrais dire quelques mots au sujet des tests. Nous parlons d'une vaste gamme de substances. Si nous administrons des tests, nous devons savoir ce que nous recherchons. Nous devons savoir que le test est spécifique, autrement dit, qu'il va nous permettre de trouver telle substance plutôt qu'une autre, et en particulier la substance que nous cherchons à évaluer.

Il faut qu'il y ait des normes concernant les quantités admises ou non d'une substance donnée. À propos de l'alcool, par exemple, la loi établit les quantités correspondant à un affaiblissement des facultés. Autrement, comment pourrait-on évaluer les résultats d'un test? Il faut qu'un test soit fiable. Par exemple, lorsque nous effectuons un test biochimique dans un hôpital, nous le faisons toujours en double, et il n'est considéré comme fiable que si les deux résultats sont suffisamment proches.

Notre pays est vaste, et il peut se présenter un grand nombre de situations où les tests pourraient être effectués dans différents laboratoires par différentes personnes. Il nous paraît important que le laboratoire soit reconnu comme étant en mesure d'effectuer ce genre de tests, et que les tests soient comparables, d'un laboratoire à l'autre, d'un technicien à l'autre.

Nous avons des préoccupations quant à la possibilité qu'il y ait des faux négatifs et des faux positifs, et nous craignons qu'ils ne donnent d'une situation une représentation inexacte, ce qui pourrait compromettre aussi bien la sécurité

[Texte]

the individual. We are also concerned about the differences from one individual to another in the way a substance is absorbed and the way that substance may affect that individual. We are concerned about the variations in absorption curves.

• 1210

A substance enters the body, it rises in its level in the body, and it falls off afterwards. Some substances rise very rapidly, and others rise more slowly. Some fall off rapidly, and some fall off slowly. The fact that a substance falls off rapidly may mean the body is coping with it—detoxifying it in the liver, or excreting it through the kidneys, or in whatever way. It may, however, mean it is disappearing out of the blood stream, but is being absorbed into the tissues and is affecting the person by virtue of its presence in the tissues. So this is a nuance—and perhaps more than a nuance—that needs to be taken into account.

There is also a timing factor. I have described the general curve of rise and fall. When we undertake a test, particularly if we are doing it to try to find out if this person taken something, where are we in the time line in relation to the absorption, the peak, and the fall-off? If we do not know that, how valid is our evaluation of what we are doing?

There is another time factor. If we are considering a screening approach, the length of time it takes to take the sample, get it to the laboratory, and get the result back from the laboratory has to be short enough to be useful. Otherwise, how do you know whether it is or is not all right to allow a person to take a bus out on the road, or a plane up into the air?

Adding to that factor the necessary one of cost—and putting cost down at the end of the list, because cost is not the number one consideration where the public safety is concerned—but taking cost and rapidity together and considering the possibility that broad screening programs—which would have to be fairly simple and therefore would likely be at low cost—might not really be the most reliable approach, we have to ask ourselves if we are reliably protecting the public interest by envisaging a testing program, or if we are likely to give ourselves a false sense of security in that regard. It is our concern. The reliability of the whole testing program relates to the question of whether we are really ensuring public safety or giving ourselves a false sense of security.

Human nature being what it is, we recognize there is a deterrent effect. The value of that potential deterrence has to be weighed against the other factors we have put forward.

It is one of our recommendations that if there are options with regard to choice of testing procedures, the least intrusive, least invasive procedure is preferable in principle. Also, in the nature of relationships between physicians and those they look after, confidentiality and informed consent are fundamental principles, and we have to stand by those principles.

[Traduction]

du public que la réputation professionnelle de l'employé. Par ailleurs, les individus ne réagissent pas de la même façon à l'absorption d'une même substance, qui peut les affecter de façon différente. Les variations des courbes d'absorption présentent aussi des problèmes, selon nous.

Lorsqu'une substance est ingérée par l'organisme, son niveau augmente pour diminuer ensuite. Le niveau de certaines substances augmente très rapidement et celui d'autres substances plus lentement, et il peut retomber rapidement pour certaines substances et lentement pour d'autres. Si les quantités d'une substance diminuent rapidement, cela peut signifier une intervention du foie pour désintoxiquer l'organisme ou des reins pour éliminer cette substance. Cela peut signifier aussi que la substance disparaît de la circulation sanguine, mais qu'elle est absorbée par les tissus, et c'est en étant présente dans les tissus qu'elle affecte l'individu. Il faut donc tenir compte de cette nuance, qui représente peut-être plus qu'une nuance.

Il y a aussi le facteur temps qui intervient. J'ai décrit la courbe générale d'augmentation et de diminution. Lorsque nous administrons un test de dépistage d'une substance, savons-nous à quel moment il y a eu absorption, niveau maximum et retombée des quantités? Si nous l'ignorons, dans quelle mesure notre évaluation est-elle valable?

Un autre facteur temporel intervient. Si nous envisageons un programme de dépistage, le temps qu'il faut pour prélever l'échantillon, l'envoyer au laboratoire et obtenir les résultats doit être suffisamment limité pour que les tests soient utiles. Autrement, comment savoir si l'employé peut conduire un autobus, ou piloter un avion?

Outre ce facteur, celui des coûts doit intervenir aussi—mais en dernier, car le coût n'est pas une préoccupation essentielle lorsque la sécurité du public est en jeu—mais si l'on tient compte du coût et de la rapidité des tests, et de la possibilité que des programmes de dépistage généralisés—qui devront donc être très simples et par conséquent peu coûteux—pourraient ne pas être vraiment la méthode la plus fiable, nous devons nous demander si nous protégeons vraiment le public au moyen de ce programme de tests, ou si nous ne sommes pas en train de nous donner un faux sentiment de sécurité à cet égard. C'est ce qui nous préoccupe. La fiabilité de tout le programme de dépistage nous amène à nous poser cette question, à savoir si nous assurons vraiment la sécurité du public ou si nous nous donnons un faux sentiment de sécurité.

La nature humaine étant ce qu'elle est, nous admettons la possibilité qu'un programme de dépistage puisse avoir un effet dissuasif dont il faut évaluer le bien-fondé par rapport aux autres facteurs que nous avons cités.

Il est possible de choisir certaines méthodes de dépistage, et nous recommandons que soit retenue la méthode la plus discrète possible. De plus, les médecins doivent s'en tenir au principe fondamental de la confidentialité des renseignements concernant leurs patients, qu'ils ne pourront divulguer qu'avec leur autorisation.

[Text]

I did make earlier reference to the possibility of some special considerations with regard to safety-sensitive designated occupations, but there are interests that need to be respected. Labour and management need to talk these things through in order to arrive at an appropriate conclusion as to the management of situations of this kind.

Mr. Chairman, I will read the recommendations that are the conclusion of our report.

The Canadian Medical Association recommends that educational programs on the risks to health of impairment in the workplace be directed toward labour, management and the public in general.

The CMA recommends that occupations in which impairment may constitute a serious hazard be identified and designated as such.

• 1215

The CMA recommends that supervisors be trained to refer a worker in a safety-sensitive job for a health assessment if unsatisfactory performance or observed unusual behaviour leads the supervisor to suspect impairment.

The CMA recommends that workers holding safety-sensitive jobs be educated to report to the occupational health physician or, in the absence of such, to the physician of the worker's choice any departure from their usual state of health as well as any drugs, prescribed or otherwise, being taken.

The CMA reiterates its opposition to "routine" pre-employment drug testing.

The CMA recommends that random testing of employees for drugs be restricted to safety-sensitive positions and undertaken only when measures of performance and effective peer or supervisory observation are not available. Such testing should always be conducted in such a way as to ensure confidentiality and should be undertaken on the subject's informed consent.

The CMA recommends that over-the-counter, prescription and street drugs that are known to cause short-or long-term impairment be identified by the occupational health service and that lists of these drugs be posted prominently at strategic points throughout the workplace. Drugs shall be listed on the basis of their ability to affect judgment or performance and shall include alcohol.

Finally, the CMA supports the concept of employee assistance programs.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Dr. Goldbloom.

Mr. Wilbee (Delta): I appreciate the brief you have presented to us. It is certainly very concise and gives us a lot of good information. There are a few points I would like to clarify with you.

You talked about the accuracy of the tests in false positives and false negatives. When these tests are suggested, can you give us any idea of the numbers of drugs or substances that would have to be tested for in any one situation?

[Translation]

J'ai dit précédemment que certaines modalités pourraient s'appliquer aux emplois désignés de vigilance, mais il faudra respecter les intérêts des uns et des autres. Les employés et la gestion devront discuter de toutes ces questions afin de déterminer comment régler les situations de ce genre.

Monsieur le président, je voudrais vous lire les recommandations qui concluent notre rapport.

L'Association médicale canadienne recommande la mise sur pied de programmes de sensibilisation, à l'intention des travailleurs, des chefs d'entreprise et du grand public, portant sur les risques du travail avec facultés affaiblies.

L'AMC recommande que les emplois où un affaiblissement des facultés peut présenter un grave danger soient répertoriés et désignés comme tels.

L'AMC recommande que tout surveillant reçoive la formation nécessaire pour pouvoir soumettre à un examen médical les travailleurs occupant des emplois de vigilance dont la conduite ou le rendement laissent penser qu'ils travaillent avec les facultés affaiblies.

L'AMC recommande que les travailleurs qui occupent un emploi de vigilance se fassent un devoir de signaler au médecin du travail ou au médecin de leur choix toute variation dans leur état de santé, ou le fait qu'ils consomment des médicaments (d'ordonnance ou autres).

L'AMC réitère son opposition aux tests systématiques de dépistage de drogues à l'embauche.

L'AMC recommande que les tests aléatoires de dépistage de drogues se limitent aux titulaires de postes de vigilance et qu'ils ne soient administrés que dans les seuls cas où il est impossible d'appliquer des mesures de surveillance ou de mesure du rendement. Ces tests devraient toujours respecter le caractère confidentiel des renseignements personnels et devraient être effectués avec le consentement éclairé du sujet.

L'AMC recommande que les drogues en vente libre, les médicaments d'ordonnance et les drogues «de la rue» reconnus pour causer un affaiblissement des facultés à court ou à long terme soient répertoriés par les services de santé au travail et que des «listes» de ces drogues soient affichées en milieu de travail. La sélection doit s'effectuer en fonction de la capacité des substances d'affecter le jugement ou le rendement de l'employé et doivent inclure, notamment, l'alcool.

Enfin, l'AMC appuie le concept des programmes d'aide aux employés.

Je vous remercie.

Le président: Merci, docteur Goldbloom.

M. Wilbee (Delta): J'ai apprécié la qualité de votre mémoire; il est très concis, et vous nous y donnez beaucoup de renseignements fort intéressants. Je voudrais toutefois vous demander quelques précisions.

Vous avez parlé de la fiabilité des tests, compte tenu des faux positifs et des faux négatifs. Pouvez-vous nous donner une idée du nombre de drogues ou de substances à dépister dans chaque cas lorsque ces tests sont administrés?

[Texte]

Dr. Goldbloom: Even though we have suggested that there be a listing of drugs that can cause impairment, it seems difficult to envisage that any test—a sample of blood, for example—would cover the full range. It is obvious that the public preoccupation just now is with illicit drugs, and the numbers of those are not that great. It is also obvious that we cannot be casual and indifferent about the question of illicit drugs in society and, particularly, in transportation safety.

I think with regard to prescription medications, our emphasis would be much more on the relationship of confidence that would cause people, knowing that they occupy a safety-sensitive position, to make the supervisor or the physician aware they are taking this drug than it would be on testing for a whole range of medications used in the normal conduct of health care.

Mr. Wilbee: There is a lot of concern in the public about marijuana smoking, and I noticed in your brief that you say it probably does not cause much impairment. Do you want to elaborate on that? I think it is a concern to the public. What is the basis of this statement? It is one of the common drugs.

Dr. Goldbloom: I must ask Dr. Da Sylva to respond.

Dr. Normand Da Sylva (Director, Department of Health Services, Canadian Medical Association): Mr. Chairman, in the preparation of our briefs—this one and the previous one—we inquired from various sources, including the Addiction Research Foundation of Canada, and there is no doubt in their minds that there is a lot of information about the impairing qualities of alcohol, but much less is known about the marijuana itself. The opinion of some scientists is that alcohol is an uninhibiting drug and that marijuana is much less so. Unfortunately, very little has been done in the way of study of impairment due to illicit drugs.

Mr. Wilbee: What is the range of costs of testing for these drugs? If we are talking about testing somebody for drugs, it sounds good, but what are we actually talking about in the way of costs—\$80, \$200?

Dr. Goldbloom: I am not sure I have a reliable answer to that question.

Mr. Keyes (Hamilton West): What lab do you want to use?

• 1220

Mr. Wilbee: I am deciding whether I am going to go into laboratory medicine.

Dr. Goldbloom: As we said earlier, that is one of the considerations. Are we envisaging a testing program, particularly a routine, random type of testing program, choosing something that is less reliable because it is less costly? It is certainly not a \$3 or \$4 procedure we are talking about. It is appreciably more than that. It is probably not in the hundreds of dollars for each test, but it is certainly in the tens of dollars, and possibly more than \$100, for all I know.

[Traduction]

Dr. Goldbloom: Même si nous avons proposé d'établir une liste des drogues qui peuvent créer un affaiblissement des facultés, il semble difficile d'envisager que tout examen—du sang, par exemple—recouvre l'ensemble de ces substances. Il est évident qu'actuellement, le public ne se préoccupe que des drogues illicites, dont le nombre n'est pas très élevé. Il est évident aussi que nous ne pouvons pas nous permettre de rester indifférents ou de prendre à la légère la question de la consommation des drogues illicites dans la société, en particulier dans le contexte de la sécurité des transports.

En ce qui concerne les médicaments prescrits par un médecin, il vaudrait beaucoup mieux selon nous créer un climat de confiance tel que ceux qui savent qu'ils ont un emploi de vigilance signalent à leur surveillant ou à leur médecin qu'ils prennent un médicament; ce serait beaucoup mieux que d'essayer de dépister toutes sortes de substances normalement utilisées pour des problèmes de santé.

M. Wilbee: Le public se préoccupe beaucoup de la consommation de marijuana, et j'ai constaté que dans votre mémoire, vous dites qu'elle n'entraîne probablement pas un très grand affaiblissement des facultés. Pourriez-vous nous en dire davantage là-dessus? Je pense que le public s'inquiète de tout cela. Sur quoi fondez-vous votre affirmation? Cette drogue est l'une des plus courantes.

Dr. Goldbloom: Je demanderais au D^r Da Sylva de vous répondre.

Dr. Normand Da Sylva (directeur, Département des affaires médicales, Association médicale canadienne): Monsieur le président, en rédigeant nos mémoires—celui-ci et le précédent—nous avons consulté différentes sources, y compris la Fondation canadienne de la recherche sur les accoutumances, qui est convaincue qu'il existe énormément d'informations sur l'alcool et l'affaiblissement des facultés, mais beaucoup moins de données sur la marijuana. Certains scientifiques estiment que l'alcool est une substance dynamogène, la marijuana l'étant beaucoup moins. Malheureusement, on a très peu étudié l'affaiblissement des facultés associé aux drogues illicites.

M. Wilbee: Combien coûtent les tests de dépistage de ces drogues? C'est très bien de faire du dépistage, mais combien cela coûte-t-il? Quatre-vingts ou 200\$ par personne?

Dr. Goldbloom: Je ne suis pas sûr de pouvoir vous donner une réponse valable.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Quel laboratoire voulez-vous utiliser?

M. Wilbee: Je devrais ouvrir un laboratoire.

Dr. Goldbloom: Comme nous l'avons déjà dit, c'est l'un des éléments qui entrent en ligne de compte. Allons-nous choisir des tests de dépistage systématiques, ou des tests de dépistage aléatoires moins fiables parce qu'ils sont moins coûteux? Ce n'est pas le genre de tests qui coûtent 3\$ ou 4\$. Ces tests sont beaucoup plus coûteux. Ils ne coûtent peut-être pas plusieurs centaines de dollars chacun, mais certainement plusieurs dizaines de dollars, et peut-être même plus de 100\$.

[Text]

Mr. Wilbee: Are you satisfied that the labelling of over-the-counter medications is satisfactory for side effects such as drowsiness?

Dr. Goldbloom: That is a question I do not feel competent to answer, in the sense that there are so many over-the-counter medications and our committee has not made a study of the labelling of over-the-counter medications. But I think that is where our concept of having things posted comes in, so people can look at the list and say, if I am in a safety-sensitive position and I am taking such-and-such a medication, I need to report this and I need to watch myself and ask my immediate supervisor and my peers to watch me to be sure I am functioning effectively.

Dr. Da Sylva: When it comes to over-the-counter and even prescription medication, the level of impairment varies tremendously depending on the kind of drug, the amount of time a person has been taking the drug, and the kind of impairment you are looking for. A few years ago we tried to identify the kinds of drugs that should be identified or labelled as impairing, and if you take the information provided by the drug manufacturer literally, I would not say the majority, but perhaps half the drugs taken by people can impair to some degree under some circumstances.

Mr. Wilbee: Having been the recipient of drug-detailing information, I recognize also that what is supplied by the pharmaceutical companies is not always the experience of the people.

I wanted to bring up the question of human rights and the medico-legal position of physicians. I am sure you as a representative of the CMA considered this: the taking of urine samples, blood tests, and even breathalyser tests. I think we are always concerned about the confidentiality and the accuracy of the reports. Could you comment on the CMA's position on forcing physicians to get samples? Do you have a position on that?

Dr. Goldbloom: We are concerned about the human rights aspects of relating to individuals. We recognize—and this is implicit in the notion of designating occupations as safety-sensitive—that where public safety is involved the individual rights may have to be less absolute. But that does not mean we as physicians would have a different approach to our function in relation to the relationship of confidence and confidentiality, which is indispensable to our effective relationship with those people we look after.

Mr. Wilbee: Do you feel you would need further protection if regulations were brought in? Should anything be included in regulations or law to protect the physician?

Dr. Goldbloom: All I can say at this point is that we would have to look at that very carefully. The CMA has an ethics department and an ethics committee and an ongoing concern for this issue and would have to look at it in relation to the specifics of such legislation as might be brought in.

[Translation]

M. Wilbee: À votre avis, l'étiquetage des médicaments en vente libre est-il satisfaisant pour ce qui est des effets secondaires comme la somnolence?

Dr Goldbloom: Je ne me sens pas qualifié pour répondre à cette question. Les médicaments en vente libre sont très nombreux, et notre comité ne s'est pas penché sur cette question. Mais c'est pourquoi nous recommandons que des listes soient affichées en milieu de travail. Les gens pourront ainsi consulter la liste, et s'ils occupent un poste de vigilance et qu'ils prennent tel ou tel médicament, ils se diront qu'ils doivent le signaler, se surveiller et demander à leur surveillant immédiat ou à leurs collègues de les surveiller pour être bien certains qu'ils fonctionnent efficacement.

Dr Da Sylva: En ce qui concerne les médicaments en vente libre, et même les médicaments d'ordonnance, le seuil d'affaiblissement des facultés varie énormément selon le type de médicament, depuis combien de temps une personne prend ce médicament et le type d'affaiblissement des facultés recherché. Il y a quelques années, nous avons tenté de répertorier les types de médicaments qui devraient être identifiés ou étiquetés comme médicaments qui affaiblissent les facultés, et si on prend à la lettre les renseignements fournis par le fabricant, je ne dirais pas que la majorité, mais peut-être que la moitié des médicaments que prennent les gens peuvent, dans une certaine mesure, affaiblir les facultés dans certaines circonstances.

M. Wilbee: Comme j'ai déjà reçu des renseignements pour la vente des médicaments au détail, je dois reconnaître moi aussi que les renseignements fournis par les fabricants de produits pharmaceutiques ne correspondent pas toujours à l'expérience des gens.

Je voulais aborder la question des droits de la personne et de la position médico-légale des médecins. À titre de représentant de l'AMC, je suis certain que vous vous êtes penché sur la question. Le caractère confidentiel et l'exactitude des tests de dépistage nous préoccupent beaucoup, qu'il s'agisse de tests d'urine, d'analyses sanguines ou même d'alcootests. Que pense l'AMC du fait que l'on puisse obliger les médecins à effectuer de tels tests? Votre association a-t-elle pris position à ce sujet?

Dr Goldbloom: La question des droits de la personne nous préoccupe beaucoup. Nous reconnaissons—ce qui est implicite dans le principe de la désignation de postes de vigilance—que lorsque la sécurité publique est en jeu, les droits individuels doivent peut-être être moins absolus. Cela ne veut pas dire qu'en tant que médecins, nous aurons une attitude différente quant au caractère confidentiel de nos rapports avec nos patients, cela étant indispensable si nous voulons avoir de bons rapports avec ces derniers.

M. Wilbee: Auriez-vous besoin d'une protection supplémentaire si un règlement était adopté? Le médecin devrait-il être protégé dans le règlement ou la loi?

Dr Goldbloom: Tout ce que je peux dire pour le moment, c'est qu'il faudrait étudier cela de près. L'AMC a un service et un comité de déontologie qui s'intéressent toujours à cette question, et si cette loi était adoptée, il nous faudrait en examiner les détails.

[Texte]

Dr. Da Sylva: May I add that the issue of consent has been raised, and just as the CMA supported the concept that in certain occupations the individual, the worker, may have to consent prior to accepting the occupation, he will have to surrender some of his rights under certain circumstances.

• 1225

So we recognized, for instance, that a pilot should agree right up front to have some information released about his health. Under other circumstances he would not. But it is up to the employee to agree to this before he accepts the occupation. It is designated as sensitive; therefore, he agrees to play by certain rules.

Ms Langan: I was relieved to see that the CMA views this whole matter as occupational health. I assume you also take the view that abuse often leads to addiction, that addiction is a health problem as opposed to a wanton misbehaviour problem or some of the other things that seem to go along with this whole topic lately.

The previous presenter, the Canadian Trucking Association, was worried about onus. It would seem to me that your third recommendation more or less covers it. You are saying that referral should be for health assessment, not really leaving the assessment up to the supervisor. The identification of a potential problem is where the supervisor refers to somebody with the proper skills to actually make that assessment.

Dr. Goldbloom: The physician is possibly one person in a large operation and cannot be in direct daily contact with every worker who goes out on the road or takes an airplane off an airstrip. There is a necessity for peers and supervisors to be sensitive to that situation, to have a kind of co-operative relationship. This ends up in the health assessment category.

Ms Langan: But they would make the referral. Either a physician or somebody in the business of assessing chemical dependency or chemical abuse would make the actual assessment.

Dr. Ernest Mastromatteo (Member, Subcommittee on Environmental and Occupational Health, Canadian Medical Association): That is the correct interpretation. It is the kind of policy I would like to see implemented. The supervisor merely refers because of inability to do the job properly. The physician makes the finding of fact about whether health impairment is at cause.

Ms Langan: So it would be strictly a job performance or a change in habit.

I find quite interesting the reference to the threshold of impairment being varied. I am 4 feet, 10 inches tall. I do not know how tall the chairman of this committee is, but he is a pretty burly guy. I would suspect that my level of impairment on any kind of chemical would be far earlier than his level of impairment—particularly with the years of practice he has probably had. He is not even listening.

[Traduction]

Dr Da Sylva: Permettez-moi d'ajouter que la question du consentement a été soulevée, et tout comme l'AMC appuyait le principe que dans certains postes, le travailleur doit donner son consentement avant d'accepter l'emploi, ce travailleur devra renoncer à certains de ses droits dans certaines circonstances.

Par exemple, on a reconnu qu'avant d'accepter un emploi, un pilote devait donner son consentement afin que soient divulgués certains renseignements au sujet de sa santé. Dans d'autres circonstances, il ne le ferait pas. Mais il appartient à l'employé d'y consentir avant d'accepter le poste. Il s'agit d'un poste qui a été désigné poste de vigilance; par conséquent, il doit accepter certaines règles du jeu.

Mme Langan: J'ai été soulagée d'apprendre que l'AMC considère toute cette question comme une question de santé au travail. Je suppose que vous êtes également d'avis que la consommation mène souvent à la dépendance, que la dépendance est un problème de santé plutôt qu'un problème de mauvaise conduite.

Le témoin précédent, l'Association canadienne du camionnage s'est dit préoccupée par la question de la responsabilité. Il me semble que votre troisième recommandation traite plus ou moins de cette question. Vous dites que le surveillant devrait mettre le travailleur en rapport avec un médecin afin qu'il soit soumis à un examen médical, de sorte que la responsabilité de l'examen médical n'incombe pas vraiment au surveillant. C'est lorsque le surveillant décèle un problème éventuel qu'il mettra le travailleur en rapport avec une personne compétente qui lui fera passer un examen médical.

Dr Goldbloom: Dans une grande entreprise, il y a peut-être un seul médecin, ce qui fait qu'il ne peut être quotidiennement en contact avec tous les travailleurs qui prennent la route ou qui pilotent un avion. Il est nécessaire que les pairs et les surveillants soient sensibilisés à ce genre de situation, afin qu'ils puissent collaborer. Cela fait partie de la catégorie de l'examen médical.

M. Langan: Mais ils les mettraient en rapport avec un médecin ou un spécialiste de l'évaluation de la chimiodépendance qui ferait cet examen.

Dr Ernest Mastromatteo (membre du Sous-comité de l'AMC pour l'hygiène du milieu et la santé au travail): C'est la bonne interprétation. J'aimerais que ce genre de politique soit mise en oeuvre. Lorsqu'il constate qu'un travailleur a un mauvais rendement au travail, le surveillant ne fait que le mettre en rapport avec le médecin, qui détermine si l'affaiblissement des facultés est en cause.

Mme Langan: Ce serait strictement dans les cas où la conduite ou le rendement laissent penser qu'il travaille avec des facultés affaiblies.

Le fait que le seuil d'affaiblissement des facultés varie est bien intéressant. Je fais 4 pieds 10 pouces. Je ne sais pas quelle est la taille du président de notre comité, mais c'est un gars assez costaud. Je suppose que mon seuil d'affaiblissement des facultés est beaucoup plus bas que le sien, surtout qu'il a sans doute des années de pratique. Il ne m'écoute même pas.

[Text]

In that whole area of threshold of impairment, I suffer, for example, from chronic allergies. Antihistamines do not normally make me drowsy, whereas some people in my family are knocked flat on their faces. It is the same with 292s; some people go out like a light, other people do not. For me they act as a sort of speed. So I guess not only level of impairment or threshold of impairment varies, but the kind of impairment would vary from person to person.

Dr. Goldbloom: You are quite right that there is a relationship. It is not always an absolute straight-line relationship between body mass and the amount of a particular substance one takes in. If there is a larger body mass, a larger blood volume, of course there may be a somewhat greater capacity.

But in relation to prescribing medications, that is something generally taken into account. It is particularly taken into account, for necessary reasons, in my own field of pediatrics. There is such a wide range of size of children and age and so on.

Nevertheless, there is a basic consideration that a person taking a certain substance can be impaired in their ability to function. But if testing is the approach, how do you determine what is the blood level or the urine level or the breath level decided by law to represent proof of impairment? It seems to us that because of individual variation in reaction—we are talking particularly about prescription medications—it is important that one assess this on a human observation basis, as well as any testing which may be considered.

• 1230

Ms Langan: I am not sure how many of you would have encountered this in your practices, but certainly in an industrial relations setting random testing could be used in fact as a way of harassing employees who are not popular, or there is an attempt to catch them up and shift them out. Is that something the CMA may have encountered, or there is a possibility of testing until you catch somebody on an antihistamine or a false positive or something?

Dr. Goldbloom: It is kind of a leading question, if I may be so bold as to respond in that regard.

Ms Langan: It is a bit of a leading question, but it is also a potential problem. That is why I am asking it.

Dr. Goldbloom: I do not know if Dr. Mastromatteo would be prepared to respond.

Dr. Mastromatteo: I would not like to respond that discrimination occurs in this way. I have heard anecdotal stories that young workers are looked at more for abusive chemicals than older workers. So you have that kind of situation. But I have seen other situations where the randomness is done statistically by chance alone, and with that kind of random approach you do not pick people out because of a priori reasons. You just pick them out because their number happens to come up that night.

[Translation]

En ce qui concerne le seuil d'affaiblissement des facultés, par exemple, je souffre d'allergies chroniques. Les antihistaminiques ne me rendent pas habituellement somnolente, tandis que certains membres de ma famille n'arrivent pas à garder l'oeil ouvert lorsqu'ils en prennent. C'est la même chose avec les 292 qui assomment certaines personnes et d'autres pas. Elles me font plutôt le même effet que les amphétamines. Alors non seulement le seuil d'affaiblissement varie, mais le type d'affaiblissement varie d'une personne à l'autre.

Dr Goldbloom: Vous avez tout à fait raison. L'affaiblissement des facultés n'est pas directement relié à la masse corporelle et à la quantité d'une substance prise par une personne. Mais chez une personne qui a une masse corporelle et un volume sanguin plus important, évidemment le seuil d'affaiblissement sera plus haut.

Lorsque l'on prescrit des médicaments, on tient généralement compte de ces facteurs. En pédiatrie, nous devons en tenir compte tout particulièrement, car la taille et l'âge des enfants varie beaucoup.

Quoi qu'il en soit, il faut tenir compte du fait que lorsqu'une personne consomme une certaine substance, ses facultés peuvent être affaiblies. Mais s'il faut faire des tests de dépistage, comment doit-on déterminer à quel niveau la présence d'une substance dans le sang, dans l'urine ou dans l'haleine est considérée par la loi comme étant une preuve d'affaiblissement des facultés? Il nous semble qu'étant donné que les gens réagissent de différentes façons—nous parlons surtout ici de médicaments d'ordonnance—il est important d'évaluer la situation selon le cas. C'est la même chose pour ce qui est des tests de dépistage.

Mme Langan: Je ne sais pas si beaucoup d'entre vous ont déjà rencontré ce genre de chose, mais dans une entreprise il serait certainement possible d'utiliser les tests de dépistage aléatoire pour harceler des employés qui ne sont pas populaires ou pour essayer de les prendre au piège et de s'en débarrasser. L'AMC a-t-il déjà eu connaissance d'une situation du genre, ou est-il possible de faire subir des tests à une personne jusqu'à ce qu'on la prenne au piège à cause d'un antihistaminique ou d'un faux positif?

Dr Goldbloom: C'est une question un peu insidieuse, et je me permettrai d'y répondre dans cette optique.

Mme Langan: C'est une question un peu insidieuse, mais c'est quelque chose qui peut arriver. C'est pourquoi je pose la question.

Dr Goldbloom: Je demanderais au docteur Mastromatteo d'y répondre.

Dr Mastromatteo: Je ne crois pas que ce genre de discrimination existe. J'ai entendu des anecdotes au sujet de jeunes travailleurs qui sont surveillés de beaucoup plus près que les travailleurs plus âgés pour ce qui est de la consommation des drogues chimiques. On a donc ce genre de situation. Mais j'ai vu d'autres situations où les tests de dépistage aléatoire sont effectués de façon statistique, au hasard, et dans ce genre de test, on ne choisit pas les gens à priori. On les choisit tout simplement parce que le sort en a décidé ainsi.

[Texte]

Ms Langan: I would also like to ask two things, and I think Dr. Wilbee touched on them. One, can substance abuse not be symptomatic of other workplace-related problems that have led to distress possibly or whatever that leads to substance abuse, which then possibly leads to substance addiction?

Dr. Goldbloom: I think there is just no doubt that this can be the case. After all, that is the whole notion of health assessment. One is not simply looking at what medication a person is taking, what level that has attained in the system and what impact it is having on the person. As a physician, one also has to look at why, and help that person if they have become dependent on something to be released from that state of dependency.

As I indicated earlier, the whole pattern may start with physical fatigue. Somebody may be tired and take something in the hope of overcoming that, or may be depressed for reasons which have nothing to do with the workplace but a personal situation and may start taking something because of that. Where the public safety is involved, we have to know what is the substance, what the circumstances are, and as physicians, we have to see what we can do to help that person at the same time we are protecting—

Ms Langan: There is almost a workplace assessment going on at the same time, often as a spin-off of assisting the person.

Dr. Goldbloom: Again, we are in Dr. Mastromatteo's field. I would just like to say that where a physician has an industrial responsibility, there is a certain scope for that responsibility. There is a scope beyond that which becomes that of the person's own physician.

Dr. Mastromatteo: I think occupational stress and the induction of emotional disease as a factor is a very topical issue these days. I think the physician looks at the whole person, the family, the workplace, and then makes an assessment as to whether the workplace is the major contributor or family life may be. So you are right; the workplace should be looked at as well as the individual exposures.

Ms Langan: I have one last question, and this is where Dr. Wilbee came in. What would the CMA's reaction be to legislation that required labelling on all of those across the counter drugs and prescription drugs that may have an effect on people, just as they have legislated this kind of labelling?

Dr. Goldbloom: Certainly, if any medication that is available to the public is capable of having a significant frequency of negative effects, then the public needs to be made aware of that. Our preoccupation in preparing this brief has been how the people in the workplace know about this and how they assume the responsibility in relation to that. We have not, as a committee, considered the question of labelling up to this point.

Ms Langan: Mr. Chairman, for the record, I held up cigarette package labelling in trying to make a point.

[Traduction]

Mme Langan: J'aimerais également vous poser deux questions, et je pense que le docteur Wilbee en a abordé une. D'abord, la consommation de drogues peut-elle être symptomatique d'autres problèmes liés au milieu de travail qui ont bouleversé le travailleur au point de le pousser à consommer des drogues et d'en arriver possiblement à la toxicomanie?

Dr Goldbloom: Il ne fait aucun doute, à mon avis, que cela est possible. Après tout, c'est exactement le principe de l'examen médical. Un médecin n'examine pas seulement quels médicaments une personne prend, quel niveau a été atteint dans le système et quelle conséquence cela peut avoir sur la personne. En tant que médecin, il doit également en examiner les raisons et aider cette personne qui est devenue dépendante à se sortir de cette situation.

Comme je l'ai dit plus tôt, cela peut commencer par une fatigue physique. Il se peut qu'une personne soit fatiguée et prenne quelque chose pour surmonter cette fatigue. Il se peut qu'une personne soit déprimée pour des raisons personnelles qui n'ont rien à voir avec le milieu de travail et qu'elle commence à prendre quelque chose. Lorsque la sécurité publique est en jeu, nous devons savoir quelle est la substance, quelles sont les circonstances, et, en tant que médecins, nous devons voir ce que nous pouvons faire pour aider cette personne tout en protégeant. . .

Mme Langan: Souvent, en aidant la personne qui a un problème, on fait presque en même temps une évaluation du milieu de travail.

Dr Goldbloom: Encore une fois, c'est le domaine du docteur Mastromatteo. Je dirai tout simplement que lorsqu'un médecin a une responsabilité industrielle, cette responsabilité a une certaine portée. Au-delà de cette portée, la responsabilité devient celle du médecin personnel du travailleur.

Dr Mastromatteo: Le stress dû au travail et le déclenchement d'une maladie émotionnelle en tant que facteur est un problème dont il est beaucoup question de nos jours. Le médecin examine le travailleur, la famille, le milieu de travail avant d'en arriver à la conclusion que c'est la vie de famille ou le milieu de travail qui est la principale cause. Vous avez donc raison; le milieu de travail doit être examiné au même titre que les autres facteurs individuels.

Mme Langan: Une dernière question, qui a déjà été abordée par le docteur Wilbee. Qu'est-ce que l'AMC penserait d'une loi qui exigerait l'étiquetage de tous les médicaments en vente libre et de tous les médicaments d'ordonnance qui pourraient avoir des effets secondaires sur les gens, tout comme on l'a fait pour ce genre d'étiquetage?

Dr Goldbloom: Certainement, si un médicament qui est vendu au public peut avoir des effets secondaires négatifs importants, alors le public doit être mis au courant. Lorsque nous avons préparé notre mémoire, nous nous sommes préoccupés de savoir comment les gens en milieu de travail devaient être mis au courant et comment ils devaient assumer leurs responsabilités. Nous n'avons pas, en tant que comité, étudié la question de l'étiquetage aussi en profondeur.

Mme Langan: Monsieur le président, aux fins du compte rendu, je montrais l'étiquetage sur un paquet de cigarettes lorsque j'ai posé ma question.

[Text]

• 1235

Mr. Keyes: Dr. Goldbloom, thank you for this thorough and comprehensive report, but to facilitate being brief we have come up with some real mouthfuls, for example, recommendation number 6. The CMA recommends that random testing of employees in safety-sensitive positions be undertaken only when measures of performance and effective peer or supervisory observation are not available, and such testing should always be conducted in such a way as to ensure confidentiality and should be undertaken with the subject's informed consent.

Either there is a lot of thought being put into one sentence or two sentences, or it is very clear and very short, but is it possible that what you are saying is if the driver of a vehicle is intoxicated on the job, his performance is obviously being affected, and there is no supervisor or observer on the scene, you are suggesting that he be tested by someone certified to carry out that test? Could you clear up number 6 for me?

The Chairman: That is what I was going to ask. I find it very convoluted.

Dr. Goldbloom: To begin with, the notion of random testing is one which the Canadian Medical Association has not supported as a general approach in the past. Recognizing that we are dealing with safety-sensitive occupations here, we did not want to go so far as to say random testing is totally inappropriate and should never be undertaken.

The situation of the person who has a responsibility in a dimension that does not provide a surrounding, protective framework of physician availability, nurse availability, supervisory availability, is one that needs to be addressed. We cannot think only about the large enterprise which has structures which are available to check on performance and to assess health problems.

It has deliberately been left a bit vague in that regard, because I do not think that in our own minds we have thought through how one would apply that to the small enterprise, and yet if there is not the possibility that you would from time to time show up and do a test you might have a situation in which the public safety would be endangered.

Mr. Keyes: On the one hand you say let us not rule out random testing; on the other hand you say it sure looks like it is going to be a difficult thing to do. For example, you say it should be undertaken on the subject's informed consent. Do you find that realistic?

You carry out a random test but you are going to say, okay, Bob, we are going to check you out right now; by the way, you have to sign this form to say it is okay that I do it. Is that what you are trying to tell me?

Dr. Da Sylva: Mr. Chairman, we alluded to that situation before where we agreed that if an employee accepts a safety-sensitive position he may at the very beginning have to agree to the process of testing. He has recognized that in his position, because he is alone most of the time, nobody can supervise him, and he has to agree to these conditions.

That is the consent implied in his accepting the job. He is informed this would happen or could happen—

[Translation]

M. Keyes: Docteur Goldbloom, je vous remercie de ce rapport détaillé et très complet, mais si certains passages sont brefs, ils sont vraiment difficiles à comprendre. Je pense par exemple à la recommandation n° 6. L'AMC recommande que les tests aléatoires de dépistage de drogues se limitent aux titulaires de postes de vigilance et qu'ils ne soient administrés que dans les seuls cas où il est impossible d'appliquer des mesures de surveillance ou des mesures du rendement, et que ces tests devraient toujours respecter le caractère confidentiel des renseignements personnels et devraient être effectués avec le consentement éclairé du sujet.

Ou bien vous avez voulu dire beaucoup de choses en une ou deux phrases, ou bien le tout est très clair et très court, mais voulez-vous dire que si le conducteur d'un véhicule travaille en état d'ébriété, ce qui affecte de toute évidence son rendement, et qu'il n'y a aucun surveillant ni observateur sur les lieux, une personne accréditée devrait lui faire passer un test? Pouvez-vous clarifier la recommandation n° 6?

Le président: C'est ce que j'allais demander. Je la trouve très compliquée.

Dr Goldbloom: Disons tout d'abord que, par le passé, l'AMC n'était pas d'accord avec les programmes de dépistage aléatoires en tant qu'approche générale en milieu de travail. Étant donné que nous parlons ici des emplois de vigilance, nous n'avons pas voulu aller jusqu'à dire que ces tests de dépistage aléatoires sont tout à fait inappropriés et qu'ils ne devraient jamais être réalisés.

Il faut prévoir quelque chose dans les cas où il est impossible d'appliquer des mesures de surveillance ou des mesures du rendement pour les titulaires de postes de vigilance. On ne peut penser uniquement aux grandes entreprises qui ont les structures nécessaires pour mesurer le rendement et évaluer les problèmes de santé.

Le fait que la recommandation soit un peu vague à cet égard est voulu, car je ne pense pas que nous sachions vraiment comment cela pourrait s'appliquer à la petite entreprise, et pourtant, s'il n'est pas possible d'effectuer de temps à autre un test de dépistage, on pourrait se retrouver dans une situation où la sécurité publique serait en danger.

M. Keyes: D'un côté, vous dites qu'il ne faut pas éliminer les tests de dépistage aléatoires; de l'autre, vous dites qu'il sera certainement assez difficile de le faire. Par exemple, vous dites que ces tests devraient être effectués avec le consentement éclairé du sujet. Pensez-vous que ce soit réaliste?

On effectue un test de dépistage, mais on dit: «Très bien, Bob, nous allons vous faire passer un test; au fait, vous devez signer cette formule de consentement.» Est-ce bien ce que vous voulez dire?

Dr Da Sylva: Monsieur le président, nous avons fait allusion à une telle situation déjà lorsque nous avons convenu que si un employé accepte un poste de vigilance, il est possible qu'il doive d'abord consentir à ce que des tests soient effectués. Il reconnaît qu'étant donné qu'il occupe un poste de vigilance et qu'il est seul la plupart du temps, personne ne peut le surveiller, et il doit donc accepter ces conditions.

Son consentement est implicite lorsqu'il accepte l'emploi. On l'informe que c'est ce qui va ou pourrait se produire. . .

[Texte]

Mr. Keyes: And you support that theory.

Dr. Da Sylva: As Dr. Goldbloom points out, we think there may be situations that fall in that category, where the only possible way of ensuring safety would be to allow this kind of random testing.

Mr. Keyes: Given what you have said, given your recommendation number 2 that you recommend the occupations in which impairment constitute a serious hazard be identified and designated as such, then I go back to page 6 where you say it should be restricted to employees in safety-sensitive positions and undertaken only when measures of performance and effective peer or supervisory observation are not available. Where do you draw the line on what a safety-sensitive position is? Are you going to help us identify just what is a safety-sensitive position?

Dr. Goldbloom: No one person or organization is the appropriate authority, unless it be the House of Commons, to determine what is a safety-sensitive position. It has to be labour sitting down with management, with the advice of the medical profession and of health care nurses and anyone else who is interested in this area, and pharmacologists to tell us about the behaviour of drugs in the system in order that we determine how we approach this whole thing.

• 1240

The House of Commons has the authority to legislate the designation of positions, but if the House of Commons is not going to do that or is going to ask for advice in that regard, we hope our advice will be asked with regard to each situation. But we insist that labour and management also need to be consulted and other health professions.

Mr. Keyes: I will ask you this question, Dr. Goldbloom, as a representative of CMA here before us today. Would a surgeon be designated as a safety-sensitive position in your opinion? We are going to legislate on truck drivers, airline pilots, etc., because of their safety-sensitive positions and the nature of their jobs. But now I am going to point to you, Doctor, and say let us have a look at surgeons because, after all, he is going to operate on my six-year-old daughter and have six more operations that afternoon. Would you classify a surgeon as a safety-sensitive position? Should we put him through these tests?

Dr. Goldbloom: The simplistic answer would be, yes, this is a safety-sensitive position. The way the medical profession conducts itself, there are checks and balances and peer observation that are designed particularly within a hospital, but also outside a hospital. It is easier within a hospital because you have an organized structure, but the profession does care very much about the possibility of impairment of its members.

Mr. Keyes: Carry on, though. What are you trying to tell me? Do you have the structures in place? In other words, there are checks and balances for surgeons, etc.?

Dr. Goldbloom: Primarily on a peer review basis and on the basis of authority within the health care institution or system.

[Traduction]

M. Keyes: Et vous êtes d'accord avec cette théorie.

Dr Da Sylva: Comme le docteur Goldbloom l'a dit, nous croyons qu'il existe des situations où la seule façon d'assurer la sécurité publique consiste à permettre ce genre de tests de dépistage aléatoires.

M. Keyes: Dans votre deuxième recommandation, vous dites que les emplois où un affaiblissement des facultés peut présenter un grave danger devraient être répertoriés et désignés comme tels. Ensuite, à la page 6, vous dites que ces tests de dépistage aléatoires devraient s'appliquer exclusivement aux employés qui occupent des postes de vigilance et être administrés dans les seuls cas où il est impossible d'appliquer les méthodes proposées de surveillance ou de mesures de rendement. Comment détermine-t-on si un poste est ou non un poste de vigilance? Allez-vous nous aider à identifier exactement en quoi consiste un poste de vigilance?

Dr Goldbloom: Seule la Chambre des communes est autorisée à déterminer ce qui constitue un poste de vigilance. Les employeurs devront en discuter avec les syndicats, chercher conseil auprès de la profession médicale et de tous ceux qui s'intéressent au domaine, et des pharmacologues également pour connaître le comportement des drogues dans le système avant de pouvoir prendre une décision.

La Chambre des communes a le pouvoir de légiférer au sujet de la désignation des postes, mais si la Chambre des communes ne le fait pas ou si elle demande conseil à ce sujet, nous espérons qu'elle viendra nous demander conseil. Mais nous maintenons qu'il faut également consulter les employeurs et les syndicats ainsi que d'autres professionnels de la santé.

M. Keyes: Docteur Goldbloom, à titre de représentant de la AMC, qui comparaît devant notre comité aujourd'hui, j'aimerais vous poser la question suivante: à votre avis, le poste de chirurgien serait-il désigné comme un emploi de vigilance? Nous adopterons une loi pour les conducteurs de camion, les pilotes d'avion, etc., car ils occupent des postes de vigilance. Peut-être faudrait-il inclure les chirurgiens, car après tout, celui qui va opérer ma petite fille de six ans devra faire six autres opérations ce même après-midi. Je vous demande donc, docteur, si à votre avis le poste de chirurgien devrait être classé comme un poste de vigilance? Les chirurgiens devraient-ils subir des tests de dépistage?

Dr Goldbloom: La réponse simpliste est oui, il s'agit d'un poste de vigilance. Mais dans la profession médicale, il existe des mécanismes de contrôle et d'observation par les pairs au sein même de l'hôpital et également à l'extérieur de l'hôpital. C'est plus facile à l'intérieur de l'hôpital car il y a une structure organisée, mais la profession se préoccupe beaucoup de la possibilité de l'affaiblissement des facultés de ses membres.

M. Keyes: Continuez, qu'essayez-vous de me dire? Avez-vous les structures nécessaires? En d'autres termes, y a-t-il des mécanismes de contrôle pour les chirurgiens, etc.?

Dr Goldbloom: Il s'agit surtout d'un examen par les pairs et d'un contrôle exercé par l'autorité qui existe au sein de l'établissement ou du système de soins de santé.

[Text]

Mr. Keyes: So would there be any need for random drug testing of surgeons?

Dr. Goldbloom: We do not think random drug testing would be appropriate.

Mr. Keyes: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Schneider: In the area of drug testing you left me with the impression that the processes associated with drug testing relative to the number of things that one might be expected to test for are indeed complex. You somehow left me with the impression too that you were not totally satisfied that drug testing is as accurate as it could be. Is that a wrong impression?

Dr. Goldbloom: No, that is not a wrong impression. It is a very general statement. There are obviously very accurate tests available to us for a whole lot of things. We have, as a society, decided that our ability to detect the presence and the level of alcohol in the system, in the blood, in the breath is something that is reliable enough that we base legislation and action upon that.

Certainly, in following the course of an illness, we test for the presence and the level of a particular medication in the body. We test for antibiotic levels, for example, to see if we are achieving something that will in fact be helpful to the patient who has a particular kind of infection and the same can be done with other drugs.

When, as unfortunately happens all too often, we have a child who is brought to the hospital, having ingested a large number of acetylsalicylic acid tablets, we are able to do a blood level and find what that child's situation is, and that makes a contribution to our choice of treatment approach. But when we talk about the whole range of therapeutic medications and if you look at the compendium of pharmaceutical products, it is a very thick book. For each one there is a description of side effects, negative effects, and possibly some indication of whether these are frequent or infrequent phenomena, but to say that for each one of those we have a test that would allow us to determine, other than by observing how the person behaves, if a person is impaired because of taking that medication—that is a very tall order.

• 1245

Mr. Schneider: The reason I ask this question is that I made reference the other day to a test that is so detailed and designed to measure something in such minute quantities that the presence of a substance reflected on the testing equipment itself, where it originated, not the sample that was submitted. I am concerned that we have become too accurate.

Dr. Da Sylva: Mr. Chairman, I realize this is a complex issue, but I think we have to differentiate between the two things we are doing—the two kinds of tests—and for the different purposes. First, there are screening tests, broadly based tests designed to identify the presence of a number of substances. That test is designed to pick up perhaps 10 or 20 or 30 different substances that we want to identify.

[Translation]

M. Keyes: Il ne serait donc pas nécessaire d'avoir des tests de dépistage aléatoires pour les chirurgiens?

Dr Goldbloom: Nous ne croyons pas que les tests de dépistage aléatoires seraient appropriés.

M. Keyes: Merci beaucoup, monsieur le président.

M. Schneider: Pour ce qui est des tests de dépistage des drogues, vous m'avez donné l'impression que les méthodes de dépistage sont extrêmement complexes. J'ai l'impression également que vous n'êtes pas tout à fait convaincu que les tests de dépistage des drogues sont aussi précis qu'ils devraient l'être. Est-ce que je me trompe?

Dr Goldbloom: Non, vous ne vous trompez pas. C'est une affirmation très générale. Il existe de toute évidence des tests de dépistage très précis que nous pouvons effectuer pour toutes sortes de choses. En tant que société, nous avons décidé que notre capacité de déceler la présence et le niveau d'alcool dans le système, dans le sang, dans l'haleine, est suffisamment fiable pour nous permettre d'adopter une loi et de prendre des mesures en nous fondant sur les résultats de ces tests.

Lorsqu'une personne est malade, nous effectuons des tests pour déceler la présence et le niveau d'un médicament particulier dans le corps. Nous effectuons des tests pour déterminer le niveau des antibiotiques, par exemple, pour voir si nous arrivons à quelque chose qui sera utile pour le patient qui souffre de telle ou telle infection. On peut faire la même chose avec d'autres médicaments.

Lorsqu'on amène un enfant à l'hôpital parce qu'il a avalé trop de comprimés d'acide acétylsalicylique, comme c'est malheureusement trop souvent le cas, nous sommes en mesure de déterminer le niveau dans le sang et l'état de l'enfant, ce qui nous aide à choisir le traitement approprié. Il existe une très grande quantité de médicaments. Il suffit de regarder le compendium des produits pharmaceutiques, c'est un livre très volumineux. Pour chaque produit, on y donne une description des effets secondaires, des effets négatifs et on indique parfois s'il s'agit d'un phénomène fréquent ou non. Mais nous n'avons pas pour chacun de ces médicaments un test qui nous permette de déterminer si une personne a les facultés affaiblies parce qu'elle a pris ce médicament. Ce n'est qu'en observant le comportement d'une personne que nous pouvons le déterminer.

M. Schneider: La raison pour laquelle j'ai posé la question, c'est que j'ai fait allusion l'autre jour à un test qui est si détaillé et conçu pour mesurer des quantités si minimes que l'on pouvait déceler la présence d'une substance sur le matériel lui-même, et non pas sur l'échantillon qui était analysé. Je crains que nous soyons devenus trop précis.

Dr Da Sylva: Monsieur le président, je sais que c'est une question fort complexe, mais nous devons faire la distinction entre les deux tests que nous effectuons pour des raisons différentes. D'abord, il existe des tests de dépistage conçus pour identifier la présence d'un certain nombre de substances. Ce test est conçu pour déceler peut-être 10, 20 ou 30 substances différentes que nous voulons identifier.

[Texte]

This kind of test tells you only if that substance is present in that sample. It does not tell you how much is present. Depending on how sensitive the test is, it may even pick up trace amounts of the substance. Once you have identified that the test is positive, you may wish... from our perspective we want to know how much. Once you have identified the substance that was picked up by the screening test you do another test which is much more expensive, satisfactory and sophisticated, to measure—it is a quantitative test. When you talk about measuring the presence of drugs you have to recognize that you must do a screen test to identify the presence of the substance, and a quantitative test to determine the quantity.

As Dr. Goldbloom pointed out, since we do not even know how much of a drug constitutes impairment from individual to individual, it is perhaps a little naïve to think we can solve the problem by doing tests when the problem we are facing most of the time is alcohol.

Mr. Schneider: I have one final question.

Are you familiar with the United States Medical Association's position on this whole issue, and if you are, does it differ from your position? In a general sense.

Dr. Goldbloom: No, I am not familiar with it.

Dr. Mastromatteo: The Occupational Medical Association in the United States has a statement on drug testing of workers, and if my recollection serves me correctly they believe in the use of drug testing for safety-sensitive positions, but that is all. They do insist on confidentiality, informed consent and the proper accreditation of laboratories doing the testing.

Mr. Schneider: So it is about the same then?

Dr. Mastromatteo: It is about the same.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, everything we have discussed on the substance abuse issue finally comes down to what the committee before us today decides to do with respect to the testing and the results of that testing. It is very important that they appear before us today, and I thank them for the in-depth review they have given us.

However, there are some problems with a couple of things that you said, but I do not have a lot of time to address them. I want you to take a close look at the sixth recommendation because some of the terms are contradictory. You may want to rephrase it and come back, especially where it refers to informed consent. You may want to have your legal staff look at a couple of publications by Ruzovski and Sharp on the subject of informed consent.

• 1250

Dr. Goldbloom: I would like to re-emphasize what Dr. Da Silva said a few moments ago, that our concept of informed consent is primarily the informed consent upon the person taking that responsibility; that it is a general informed consent upon accepting that employment or that promotion, transfer or whatever it is.

[Traduction]

Ce genre de test nous dit seulement si la substance est présente dans l'échantillon. Il ne nous dit pas quelle quantité est présente. Certains tests permettent même de déceler une teneur négligeable de la substance. Une fois que nous avons déterminé que le test est positif, nous voulons savoir quelle quantité est présente. Après avoir identifié la substance qui a été décelée par le test de dépistage, on effectue un autre test qui est plus long, plus satisfaisant et plus perfectionné pour en mesurer la quantité. Lorsque l'on veut mesurer la présence de drogues, il faut effectuer également un test de dépistage pour déterminer la présence de la substance ainsi qu'un autre test pour en déterminer la quantité.

Comme le Dr Goldbloom l'a fait remarquer, puisque nous ne savons même pas quelle quantité d'une drogue affaiblit les facultés d'une personne à l'autre, il est peut-être un peu naïf de croire que nous pouvons résoudre le problème en effectuant des tests, alors que le problème le plus fréquent est celui de l'alcoolisme.

M. Schneider: Une dernière question.

Connaissez-vous la position de la *United States Medical Association* sur la question, et dans l'affirmative, est-elle différente de la vôtre d'une façon générale.

Dr Goldbloom: Non, je ne la connais pas.

Dr Mastromatteo: La *US Occupational Medical Association* a une déclaration sur les tests de dépistage des drogues chez les travailleurs, et si j'ai bonne mémoire, elle croit à l'utilisation des tests de dépistage pour les postes de vigilance, mais cela s'arrête là. Elle insiste sur le caractère confidentiel, sur le consentement éclairé et l'accréditation adéquate des laboratoires qui effectuent les tests.

M. Schneider: Leur position est donc essentiellement la même alors?

Dr Mastromatteo: Oui.

M. Comuzzi: Monsieur le président, tout ce que nous avons dit au sujet des substances psycho-actives se résume finalement à ce que le comité qui comparaît devant nous aujourd'hui décide de faire relativement aux tests et au résultat de ces tests. Leur comparution aujourd'hui est très importante, et je les remercie de l'examen détaillé qu'ils ont effectué pour nous.

Cependant, certains points posent un problème, mais je n'ai pas beaucoup de temps pour les aborder. J'aimerais que vous regardiez de plus près la sixième recommandation, qui comporte certaines contradictions. Vous pourriez la reformuler, particulièrement là où il est question du consentement éclairé. Votre service juridique pourrait peut-être jeter un coup d'oeil à quelques publications de Ruzovski et Sharp sur la question du consentement éclairé.

Dr Goldbloom: Je répète ce que disait il y a quelques instants le docteur Da Silva, à savoir que lorsque nous parlons de consentement éclairé, nous pensons à la personne qui prend cette responsabilité; c'est consentir à accepter en connaissance de cause cet emploi, cette promotion, cette mutation ou autre.

[Text]

That is much more important than the notion of individual episodic informed consent when somebody is going to come and do a test. Whether a random program or an individual one, there has to be an informed consent inherent in the conclusion of a contract between employer and employee that a safety-sensitive position is going to be occupied.

Mr. Comuzzi: But you understand, Doctor, that whatever your findings are and if they are detrimental to the rights of the individual, you are either going to end up in an arbitration panel to give some expert evidence, or you are going to end up in a court of law, or in a public inquiry in order to substantiate your findings. If it were me, I would certainly question the authenticity of the reports, the findings, the results and so on. I just suggest that maybe you would like to relook at that thing.

What I really want to talk about today, when we talk about confidentiality, perhaps a new thrust of what we have discussed today is how you and your organization treat one of your colleagues that I refer to as a "friendly physician".

I agree with what you have said in the recommendations that you have within your organization, but we all know there are friendly physicians in the marketplace who deal with workers' compensation situations, insurance medicals, drivers' licence reapplications for those who have been found to be ill and want to get reinstated, and in particular the mandatory reporting that you have, such as in child welfare where you have to advise people of the abuse of children.

I want to know more about what your organization does to police and to try to instil within your organization the responsibilities involved in reporting abuses that they find in our system.

Dr. Goldbloom: We always have the dilemma between our responsibility as physicians and our responsibility to the public in order to protect the public interest. That will not go away and it will express itself in different ways as time goes by.

With respect, I perceive a distinction between some of the things that you have referred to; on the one hand, the issuing of certificates. The phrase that comes most readily to mind is the French phrase, *certificat de complaisance*. If that is what you are referring to, that is something we obviously do not feel comfortable about. One knows that in a profession as large as ours there may be individuals who will issue certificates of good health or bad health for reasons that are not strictly in conformity with the person's condition. But it seems to us that it is a small percentage of the professional responsibilities that physicians take.

When you talk about the reporting of child abuse, things of that kind, that is a relatively modern issue and one that we wrestle with all the time. There we are in a slightly different compartment from the one of public safety in transportation and so on, because we are looking at the individual child and how we protect that child from the abuse which is in a framework different from the specific issue of public safety. We define a societal interest in that.

[Translation]

C'est beaucoup plus important que la notion de consentement épisodique individuel, même en connaissance de cause, de quelqu'un qui vient subir un test. Qu'il s'agisse d'un programme de test au hasard ou de test individuel, il faut que lorsqu'un contrat est conclu entre l'employeur et l'employé, chacun soit bien d'accord sur le fait qu'il s'agit d'un poste de vigilance.

M. Comuzzi: Mais vous comprenez, docteur, que quels que soient les résultats, et surtout s'il sont susceptibles de limiter les droits de l'individu, vous allez soit vous retrouver devant un comité d'arbitrage composé d'experts, soit devant les tribunaux ou encore devant une commission d'enquête publique pour essayer de prouver vos conclusions. Si c'était moi, j'essaierais certainement de contester l'authenticité des rapports, des conclusions, des résultats, etc. Peut-être que vous voudriez donc réexaminer cela.

Ce dont je veux vraiment parler aujourd'hui, lorsque nous parlons de confidentialité, et c'est peut-être quelque chose de nouveau, c'est comment vous et votre organisation traiteraient l'un de vos collègues que je qualifierais de «médecin complaisant».

J'accepte ce que vous dites dans les recommandations de votre organisation mais nous savons tous qu'il y a des médecins complaisants sur le marché, qui s'occupent des accidents du travail, des assurances médicales, des nouvelles demandes de permis de conduire pour ceux que l'on a jugé inaptes à conduire et qui veulent retrouver leur droit, et en particulier pour ce qui est des rapports obligatoires qui doivent être faits dans le cas d'enfants maltraités, par exemple.

J'aimerais savoir un peu mieux ce que fait votre organisation pour s'assurer que ses membres prennent bien conscience de leurs responsabilités et dénoncent les cas d'abus.

Dr Goldbloom: Il y a toujours un dilemme entre notre responsabilité de médecin et notre responsabilité vis-à-vis de la population puisque nous sommes censés protéger l'intérêt public. Ce n'est pas nouveau même si cela se présente de diverses façons.

Je crois toutefois qu'il y a une différence entre certaines des choses auxquelles vous faisiez allusion. Il y a, d'une part, la délivrance de certificats. Et on pense évidemment toute suite à l'expression «certificat de complaisance». Si c'est ce dont vous parliez, c'est évidemment quelque chose que nous n'apprécions pas beaucoup. On sait que dans une profession où il y a autant de monde que la nôtre, il y en a peut-être qui délivrent des certificats de bonne ou mauvaise santé pour des raisons qui ne sont pas strictement conformes à l'état de la personne en question. Il nous semble toutefois que c'est un petit pourcentage des responsabilités professionnelles qu'assument les médecins.

Quand vous parlez de dénoncer les cas d'enfants maltraités, ce genre de chose, c'est une question relativement moderne et à laquelle nous sommes sans cesse confrontés. Ce n'est pas tout à fait la même chose que la question de la sécurité du public dans les moyens de transport, etc., puisqu'il s'agit d'un enfant en particulier et de le protéger contre certaines formes de maltraitement qui ne correspondent pas tout à fait au contexte de la sécurité du public. Nous estimons là qu'il y a une question d'intérêt de la société.

[Texte]

Mr. Comuzzi: Dr. Goldbloom, yes. I only use those as analogies. What I wanted to get to was, what do you do as an association? We all know it is human nature for what happens in the marketplace. What do you do as an association to try to eliminate it as much as you can? That is my only question.

Mr. Wilbee: What disciplinary action do you take?

The Chairman: You wonder what disciplinary action they use themselves?

Mr. Comuzzi: Yes, just the same as in what the airline pilots use, or lawyers.

Dr. Da Sylva: Mr. Chairman, I am not trying to duck the question but I would point out that the Canadian Medical Association as a national professional association has no power to do this. That power rests with the licensing body at each provincial level and the licensing body, by provincial legislation, has the powers to do this.

• 1255

How this is carried out from province to province depends on how well we are structured. Probably 25 years ago you could say this was not very well done. However, in the past 25 years the structures inherent within each licensing body, be it called the College of Physicians and Surgeons of Ontario or la Corporation professionnelle des médecins du Québec. . . that body has the responsibility and the authority to apply discipline. And now the discipline committees of most licensing bodies have a member of the general public to sit on them.

So provisions are made. Whether they work perfectly or not is a question of human nature, as you said yourself.

In addition to that, Dr. Goldbloom referred to the institutional setting, where there is a much closer supervision of individuals and where the mechanisms are in place. In fact, at the association, through another committee, we are now looking at the mechanisms involved for appointments, reappointments, and demotions within the medical staff of a hospital, based on a physician's performance or whatever qualities he may or may not have.

So the short answer is that it is not handled at the national level. It is handled at the provincial level, not by our counterparts in the provinces but by another body altogether, which answers to no one except the provincial government.

Dr. Goldbloom: The question has been specifically focused on discipline. I would like to suggest that if you searched the medical literature for the last 10, 15 or 20 years under the heading "impaired physicians", you would find a very substantial body of work done to see how the profession can deal with the problem of impaired physicians, which after all relates to the discussion we are talking about here, and by extension, of course, to the way in which a physician

[Traduction]

M. Comuzzi: D'accord, docteur. J'ai simplement utilisé cela comme analogie. Ce que je voulais savoir, c'est ce que vous faites en tant qu'association? Nous savons tous que ce qui se passe sur le marché relève de la nature humaine. Tout ce que je veux vous demander c'est si à titre d'association, vous faites tout ce que vous pouvez pour essayer d'éliminer ce genre d'abus?

M. Wilbee: Quelles mesures disciplinaires prenez-vous?

Le président: Vous demandez quelles mesures disciplinaires impose l'association?

M. Comuzzi: Oui, tout comme pour les pilotes d'avion ou les avocats.

Dr Da Sylva: Monsieur le président, je n'essaie pas d'éviter la question, mais je vous signalerai que l'Association médicale canadienne, qui est une association professionnelle nationale, n'a pas le pouvoir de faire cela. C'est un pouvoir qui revient à l'organisme qui émet les permis d'exercer au pallier provincial.

La façon dont cela se passe dans les différentes provinces dépend de la façon dont nous sommes structurés. Il est probable qu'il y a 25 ans, on pouvait dire que ce n'était pas très bien fait. Toutefois, au cours des 25 dernières années, les structures de chacun de ces organismes, qu'il s'agisse du *College of Physicians and Surgeons of Ontario* ou de la Corporation professionnelle des médecins du Québec. . . donnent à l'organisme la responsabilité et le pouvoir d'appliquer une certaine discipline. Et maintenant, les comités de discipline de la plupart de ces organismes comptent parmi leurs membres quelqu'un n'appartenant pas à la profession mais représentant le grand public.

Il y a donc un certain nombre de choses qui sont prévues. Savoir si cela marche parfaitement, comme vous le disiez, c'est une question de nature humaine.

En plus, le docteur Goldbloom a parlé du cadre institutionnel où la supervision de chacun est beaucoup plus étroite et où certains mécanismes sont en place. En fait, à l'Association, par l'entremise d'un autre comité, nous examinons maintenant les mécanismes existant pour les nominations, confirmations et rétrogradations parmi le personnel médical d'un hôpital, en fonction du rendement du médecin ou de ses autres qualités.

Pour répondre donc à votre question, cela ne se fait pas au pallier national mais bien au pallier provincial, et non pas par nos homologues provinciaux mais par un organisme totalement différent qui ne relève que du gouvernement provincial.

Dr Goldbloom: Votre question portait spécifiquement sur la discipline. Je dois vous dire que si vous consultez la documentation médicale des 10, 15 ou 20 dernières années au chapitre des «médecins inaptes», vous constateriez que l'on a fait beaucoup de choses pour voir comment la profession peut faire face à ce problème qui, après tout, est lié à ce dont nous parlons ici, et, partant, à la façon dont un médecin se comporte dans ses activités professionnelles. Aujourd'hui,

[Text]

functions in the professional conduct of his or her activity. There is today, again at the provincial level, through the health insurance board or whatever name the body may carry, an evaluation of performance that physicians sometimes feel is too minute and too detailed and too insensitive to their expression of professional responsibility for looking after their patients. But we are a lot closer than we were 20 years ago to being able to deal with the problems of variant conduct, and of impairment particularly, than we were.

Mr. Nault: I would like to go to the ability of the medical profession to determine impairment in illicit or over-the-counter drugs. Mr. Schneider did ask about that particular situation, whether you were capable of doing that, and I am under the impression you said you could, as long as you went through a series of tests; you could figure out the level of impairment. Therefore it would then be up to someone down the line to decide which level of impairment exists or how much you have to take before impairment exists so it affects your on-the-job performance.

I ask you that because it relates to one subject, and that is the subject of the cost of those particular tests. I would like to know whether you can tell us if there is an ability of the medical profession today to tell us that impairment exists with a type of drug, whether it is an over-the-counter or illegal drug.

Dr. Goldbloom: We are really talking about four things; and Dr. Da Silva began to deal with them. We are talking about a screening process. Is a substance present in the person's system? Second, how much of it? That obviously can be determined for most substances. It may be complicated or simple to do that. It may be cheap or costly. But by and large it can be determined. Third, is that person impaired? That may or may not be something that can be determined mathematically by measuring how much of that substance is there. If you are going to make a mathematical determination, that has to be done by law. Fourth, we are into the question of how a physician relates to a patient and takes care of that person in order to assess and to work out that problem.

So it is not just a matter—and I think this is one of the fundamental emphases in what we have tried to put before this committee—of saying we will do a test and the test will show a substance is present and how much of it and that proves a person is impaired.

• 1300

Mr. Nault: Let us get to that. This is where we are at here. If we go ahead and put in this particular mandatory testing that is being implied and if we take a look at the American legislation, which is what it implies. . . therefore what they are doing simply is a screening test showing there is a substance in an individual's body. Is this correct? That is one test. How much is the cost of that test roughly in our country?

Dr. Goldbloom: It might be \$100, particularly if you are screening for a number of substances at the same time.

[Translation]

toujours au pallier provincial, par l'entremise de la Commission d'assurance-santé, ou quel que soit le nom donné à cet organisme, on effectue une évaluation du rendement que les médecins estiment parfois trop précise et trop détaillée sans toutefois tenir suffisamment compte de ce qu'ils estiment être leurs responsabilités professionnelles vis-à-vis de leurs patients. Mais nous sommes beaucoup mieux à même qu'il y a 20 ans de traiter de ces problèmes de comportements variables et en particulier d'inaptitudes dues à l'influence par exemple de la drogue.

M. Nault: J'aimerais passer à la mesure dans laquelle la profession médicale est capable de mesurer l'influence qu'ont les drogues licites et illicites sur le comportement d'un individu. M. Schneider vous a déjà posé la question, et j'ai l'impression que vous avez répondu que vous pourriez déterminer cela à condition de faire toute une série de tests; que vous pourriez préciser l'importance de l'effet de la drogue. Il ne resterait plus qu'à décider du niveau à partir duquel on vous juge inapte à vous acquitter de vos fonctions.

Si je pose la question, c'est parce que cela est important si l'on considère le coût de ces différents tests. J'aimerais savoir si vous pourriez nous dire si la profession médicale est actuellement en mesure de déclarer que tel ou tel type de drogue, qu'il s'agisse d'une drogue légale ou illégale, vous rend inapte à exercer votre profession.

Dr. Goldbloom: Nous parlons là de quatre choses différentes; le docteur Da Silva avait commencé à aborder la question. Il y a un processus de dépistage. Peut-on dépister une substance dans le système de l'intéressé? Deuxièmement, combien y en a-t-il? C'est évidemment quelque chose que l'on peut déterminer pour la plupart des substances. Il peut être compliqué ou simple de le faire. Cela peut être bon marché ou coûteux. Mais, de façon générale, cela peut être déterminé. Troisièmement, la personne est-elle sous l'influence de la drogue? Ce n'est pas forcément quelque chose que l'on peut déterminer mathématiquement en mesurant la quantité de drogue présente dans le système. Si vous le faites mathématiquement, cela doit être précisé dans la loi. Quatrièmement, il faut savoir comment un médecin traite son patient et s'en occupe pour évaluer et régler le problème.

La question n'est donc pas simplement—et c'est ce que nous avons essayé de vous dire—de déclarer que l'on va effectuer un test et que celui-ci permettra de déceler la présence d'une substance et de mesurer la quantité qui est présente dans le système de l'intéressé afin de dire si celui-ci est apte ou inapte à travailler.

M. Nault: Voyons cela. C'est justement là que nous en sommes. Si nous décidons d'adopter cette forme de test obligatoire et que nous considérons la loi américaine, puisque c'est ce que cela entraîne. . . il s'agit donc tout simplement d'un test de dépistage indiquant si une telle substance se trouve ou non dans le système de l'intéressé. C'est cela? C'est une forme de test. Combien coûterait en gros ce genre de test dans notre pays?

Dr. Goldbloom: Ce pourrait être 100\$, en particulier si vous essayez de dépister plusieurs substances à la fois.

[Texte]

Mr. Nault: We come to the conclusion that it is \$100 per test. If we go a little further and start talking about what is considered to be impaired and not impaired, how many tests do you need to be able to tell? Is it another test to find out what the percentage is or how much of a particular drug is in the system? That is another test itself, so there is another \$100.

Dr. Goldbloom: Yes, or more.

Mr. Nault: Could you tell me what CMA's opinion is as it relates to...? If they are just going to do what they do in the United States, which is simply to screen and find out that there is a substance in a body, would it continually be accepted that, using the railways for an example, under Rule G, if you are caught with a substance, illegal or legal, that is not allowed, you are simply dismissed?

If we are going to put in a type of test like this, which is mandatory, and if you are found to have a percentage of drug—who knows what it is?—in your system, under the particular rules of the game that are now in place, we would have to change those simply or otherwise everyone would be fired, en masse, every time they test positive. Would you consider that to be acceptable as a group?

Dr. Goldbloom: The basic simple answer would be no. We are looking at a rather simplistic approach there, and it is the simplistic nature of it that is part of the concern we are trying to express in this brief. In all logic, if you are doing a test and if you are doing that test because a program of testing has been instituted by law, there has to be some result. There has to be some action as a result of what you find in that test.

If the testing program is to be so simplistic that you are simply saying the presence of any amount of any listed substance is sufficient for action to be taken, whatever that disciplinary action may be, then that is a very sweeping approach to what appears to us to be a very broad, complex, very human problem.

Mr. Nault: Having said that, let us go to the next step, then. If random testing is implemented, if we go to that process of screening and there are individuals who are caught in the net of obviously showing a positive...and therefore they are having some sort of drug, whether legal or illegal, in their system, would it be appropriate to expect that the CMA—the doctors in this country—would allow those individuals to be retested after a period where an employment assistance program is in place and to have them go through a program where they can explain to us and to have some psychological testing to be able to get off that particular habit? You would again have to test to show or to recommend to the particular employer that the person is capable and ready to go back to work, which is what you do similarly for the airline pilots now.

Dr. Goldbloom: There is just no question that if you are using a test at the outset to determine that a person has to be managed in some particular way, you have to repeat the test later to demonstrate that there has been a change and that the change, assuming it is a favourable one, is sufficient to allow the person to take up their occupation.

You started out with the hypothesis that the person would be dismissed.

[Traduction]

M. Nault: Nous en arrivons à la conclusion que cela coûte 100\$ le test. Si nous allons un peu plus loin et commençons à parler de ce que l'on doit considérer comme le niveau auquel on est inapte de s'acquitter de ses fonctions, combien de tests faut-il pour cela? S'agit-il d'un autre test qui permettrait de déterminer un pourcentage ou la quantité de drogues contenues dans le système? Si c'est un autre test, cela coûte encore 100\$.

Dr Goldbloom: Oui, ou plus.

M. Nault: Pourriez-vous me dire quel est l'avis de l'AMC à propos de...? Si on se contente de faire ce que l'on fait aux États-Unis, à savoir dépister simplement une substance dans le corps d'un individu, acceptera-t-on que, pour les chemins de fer, par exemple, aux termes de l'article G du règlement, si l'on se fait prendre avec une substance, légale ou illégale dans le corps, qui est interdite, on se fait tout simplement renvoyer?

Si nous adoptons ce genre de test, qui est obligatoire, et si on découvre que l'individu a une certaine quantité de drogue—quelle que soit la quantité—dans le système, selon la règle du jeu actuel, qu'il nous faudrait certainement changer si l'on ne veut pas que tout le monde se fasse renvoyer en masse à chaque fois que le test est positif, pensez-vous que cela puisse être acceptable?

Dr Goldbloom: Essentiellement, non. Il s'agit là d'un système assez simpliste, et c'est justement ce caractère simpliste qui nous inquiète. Si vous voulez être logique, si vous effectuez un test et si vous le faites parce que c'est requis par la loi, il faut que cela donne un résultat. Il faut que les résultats du test mènent à prendre certaines mesures.

Si le programme de tests est tellement simpliste que cela revient à dire que, quelle que soit la quantité de substances trouvées dans le système, on peut prendre certaines mesures disciplinaires, quelles qu'elles soient, c'est prendre très à la légère ce qui nous semble être un problème très important, très complexe et très humain.

M. Nault: Cela dit, passons à l'étape suivante. Si l'on adopte les tests au hasard, si l'on dépiste certaines substances et qu'ainsi certaines personnes ont des tests positifs puisque leur système contient certaines drogues, légales ou illégales, faut-il penser que l'AMC, les médecins de notre pays, permettraient à ces personnes de subir un autre test après un certain temps pendant lequel elles auront pu suivre un programme d'assistance aux employés et leur permettrait-ils de s'expliquer et de subir certains tests psychologiques afin d'essayer de se débarrasser de cette habitude? Il faudrait effectuer un nouveau test afin de pouvoir prouver ou recommander à l'employeur que l'individu est capable de reprendre le travail, comme on le fait actuellement pour les pilotes d'avion.

Dr Goldbloom: Il ne fait aucun doute que si l'on a recours à un test au début pour déterminer qu'une personne peut être traitée d'une façon particulière, il faut répéter ce test ultérieurement pour montrer que les choses ont changé et qu'ainsi, elles ont changé pour le meilleur, cela permet à la personne de reprendre son emploi.

Vous êtes parti de l'hypothèse que la personne serait renvoyée.

[Text]

Mr. Nault: Under certain rules now, Doctor, that is what happens.

The Chairman: Under Rule G in the railways now, they are gone; that is it.

• 1305

Dr. Goldbloom: From the point of view of a physician, it seems whatever process, whether observation or test, is used to determine that a person has a problem in relation to public safety, it may be necessary, by virtue of that determination, to take this person into some kind of assessment and management of that problem.

But for us, the fundamental concern is a human concern. We are dealing with human beings in two categories: the worker who is assuming responsibility for public safety and transportation; and the worker who embarks in those vehicles.

Mr. Nault: I want to know from your association if it is possible to do a test that will give the variations in impairment.

Dr. Goldbloom: It is not possible to do a test that would simply give the answers. Everything has to be done on the basis of an evaluation of the person in relation to what the test shows. It is not just a matter of doing a test.

Dr. Da Sylva: Perhaps we all understand a little bit and relate a little better to blood alcohol because we have been familiar with it for years.

The determination of the level of alcohol to be tolerated in a person's blood was a result of years and years of study, measurement, and looking at people's performances under various levels. In spite of that, various jurisdictions recognized different levels of blood as equivalent to impairment.

We adopted 80 milligrams in Canada. In the United States they have adopted 100. Some states are going to 80. The American Medical Association and the Canadian Medical Association recommended 50 milligrams. Even on a drug that has been so widely tested and evaluated we have not been able to agree amongst ourselves in the scientific community as to what relates to a reasonable presumption of impairment.

Mr. Nault: We can then conclude on this particular topic that the only possible way we could have mandatory drug testing is to use the screen test, because it is almost impossible to get a consensus by anyone what impairment is or is not.

The Chairman: I think they answered that pretty well. You cannot get impairment but you can find a substance there.

To conclude our talk about substance, since we have this very learned panel of medical men and ladies before us, I would like to know if, as some briefs said, because of the danger of finding substance... it can get there in different ways. Too much tonic water can be interpreted as heroin, poppy seeds in a poppy bun can be cocaine, and you could be in a room where people smoked things and with no smoking yourself, but by second smoke get that in your system and test positive a day or so later. Are those relatively correct or is this too simply put?

[Translation]

M. Nault: Selon certains règlements, actuellement, docteur, c'est ce qui se passe.

Le président: Selon l'article G du règlement des chemins de fer, aujourd'hui, ils sont renvoyés; c'est tout.

Dr Goldbloom: Du point de vue médical, il semble que quel que soit le processus utilisé, l'observation ou des examens, pour déterminer qu'une personne a un problème en rapport avec la sécurité du public, il peut être nécessaire, à cause de cette détermination, d'amener cette personne à subir une évaluation et à tenter de gérer ce problème.

Mais nous nous attachons avant tout au problème humain. Nous nous occupons de deux catégories d'êtres humains: le travailleur qui est responsable de la sécurité du public et du transport, d'une part, et, de l'autre, le travailleur qui monte à bord de ces véhicules.

M. Nault: Je veux que votre association nous dise s'il est possible d'effectuer un test qui indique la gravité du problème.

Dr Goldbloom: Il n'est pas possible de faire un test qui donne les réponses simplement. Tout doit être fait sur la base de l'évaluation effectuée d'après les résultats des tests. Il ne suffit pas de faire un test.

Dr Da Sylva: Nous comprenons peut-être un peu mieux le problème de l'alcool dans le sang puisque voilà des années que l'on en parle.

Pour déterminer le niveau d'alcool tolérable dans le sang, il a fallu des années et des années d'études, de mesures et d'observations du comportement des gens à divers niveaux. Malgré cela, la quantité maximum d'alcool dans le sang autorisée n'est pas la même partout.

Nous avons adopté 80 milligrammes au Canada. Aux États-Unis, on a opté pour 100. Certains États prennent 80. L'*American Medical Association* et l'Association médicale canadienne ont recommandé 50 milligrammes. Même pour une drogue qui a fait l'objet de tant de tests et d'évaluations, nous n'avons pas réussi à nous entendre entre nous, dans le monde scientifique, sur le chiffre correspondant à une présence raisonnable de facultés affaiblies.

M. Nault: Nous pourrions donc conclure sur ce sujet particulier que la seule façon de mettre en place un examen obligatoire serait d'utiliser le dépistage, car il est presque impossible de parvenir à un consensus sur ce que l'on entend exactement par facultés affaiblies.

Le président: Je crois que l'on a assez bien répondu à la question. On ne juge pas des facultés mais on peut constater la présence d'une substance.

Pour terminer notre conversation au sujet des substances, puisque nous avons devant nous un groupe éminent de spécialistes médicaux, je voudrais savoir si, comme on l'a dit dans certains mémoires, du fait que l'on risque de trouver des substances... leur présence peut s'expliquer de différentes façons. Trop de soda peut être interprété comme de l'héroïne, des graines de pavot dans un petit pain peuvent être de la cocaïne, et l'on peut se trouver dans une salle où les gens fument certaines choses sans fumer soi-même, mais absorber néanmoins une partie de cette fumée dans son système et avoir un résultat positif à un test le lendemain. Tout cela est-il vrai ou est-ce trop simpliste?

[Texte]

Dr. Goldbloom: I would not want to try to respond specifically to those examples. But as we said at the outset of our comments about testing, the test has to be specific. You have to be sure that what you are getting in the test is the substance you are looking for. Naturally occurring substances can mimic something you are looking for, and it would not be right to draw a conclusion without being able to demonstrate beyond a doubt that the substance you wish to accuse is the one you are finding in the test.

Mr. Kristiansen: I would like to express the hope that if we find it necessary at a future date—after listening to the American evidence, for instance—we could arrange to discuss some detailed matters with the CMA representatives again. You might want to comment on this, Mr. Chairman.

The Chairman: Put your questions to these witnesses. I am here all the time, they are not.

Mr. Kristiansen: I assume you are suggesting that the testing itself or the recommendation for testing should be done by a qualified health professional, whether it is a licensed professional or under the supervision of a licensed or qualified professional.

Having that in mind, it may reduce the risks I am talking about here. But we are talking about testing and the strategy of some 250,000 employees, so-called safety-sensitive employees across Canada.

Most of these tests, as I understand it, with the exception of hair—that is not one of my immediate concerns, and that is much later on, to get more exact—are urine, blood, and saliva, which means extracting, testing and handling of bodily fluids of about 250,000 Canadians. What are the medical risks of infection, whether it is AIDS or any other disease, that emanate from large-scale testing—if any of these tests are done by other than licensed health professionals?

• 1310

Dr. Goldbloom: Precautions need to be taken. That is quite clear, and when you talk about large numbers you also have the security question of being certain the sample taken from a given person is in fact, from that person and reaches the laboratory without any interference or alteration. All of those concerns come into it. We would necessarily, on behalf of our own members and all health professionals, be concerned about the handling of body fluids in the present circumstances that we know about.

The Chairman: Thank you, Dr. Goldbloom, Dr. McCourt, Dr. Mastromatteo and Dr. Da Sylva. I want to thank you on behalf of all the members of the committee for your very informative brief, and the questions and answers on a subject that, the more we get into it, makes us realize how dangerous and sensitive some of the testing procedures you use in your profession can be. So thank you very much for coming and helping us in this very challenging task we are on.

[Traduction]

Dr. Goldbloom: Je ne veux pas essayer de répondre précisément à ces exemples. Mais nous l'avons dit au début, dans nos commentaires au sujet des tests, ceux-ci doivent être spécifiques. Il faut être sûr que c'est bien la substance recherchée que l'on obtient dans le test. Des substances dont la présence s'explique naturellement peuvent ressembler à ce que l'on cherche, et il ne faudrait pas tirer de conclusion sans pouvoir prouver au-delà de tout doute que c'est bien la substance que l'on veut accuser que l'on a observée avec le test.

M. Kristiansen: Je voudrais exprimer l'espoir que si nous le jugeons nécessaire à l'avenir—après avoir entendu le témoignage américain, par exemple—nous puissions discuter à nouveau en détail de certaines de ces questions avec les représentants de l'AMC. Vous avez peut-être un mot à ajouter sur ce point, monsieur le président.

Le président: Posez vos questions à ces témoins. Je suis toujours là, pas eux.

M. Kristiansen: Vous considérez que le test lui-même ou la recommandation en vue d'un test devraient être effectués par un professionnel de la santé qualifié, agréé ou surveillé par un professionnel agréé ou qualifié.

De cette façon, les risques que je redoute peuvent être moins grands. Mais nous parlons ici de tests et d'une stratégie concernant environ 250,000 employés, ceux qui, au Canada, occupent ce que l'on appelle des emplois de vigilance.

Si je comprends bien, la plupart de ces tests, à l'exception de ceux qui portent sur les cheveux—ceci ne me préoccupe pas dans l'immédiat, et intervient beaucoup plus tard, pour être plus précis—utilisent des échantillons d'urine, de sang et de salive, ce qui demande l'extraction, l'analyse et la manipulation de fluides organiques d'environ 250,000 Canadiens. Quels sont les risques d'infection, qu'il s'agisse du sida ou d'autres maladies, qui résulteraient de tests sur une si grande échelle—quand l'un ou l'autre de ces tests est exécuté par des personnes autres que des professionnels de la santé accrédités?

Dr. Goldbloom: Il est nécessaire de prendre des précautions. Cela est évident et quand il s'agit de grands nombres, il faut aussi penser à la sécurité et s'assurer qu'un échantillon attribué à une personne donnée provient en fait de cette personne et arrive au laboratoire sans ingérence ou altération. Tous ces aspects entrent en jeu et nous nous préoccupons nécessairement, tant pour nos propres membres que pour tous les professionnels de la santé, des questions associées à la manipulation de fluides organiques dans les circonstances actuelles que nous connaissons.

Le président: Merci, docteur Goldbloom, docteur McCourt, docteur Mastromatteo et docteur Da Sylva. Au nom de tous les membres du comité, je tiens à vous remercier de votre mémoire qui nous a apporté beaucoup de renseignements et de vos réponses aux questions portant sur un sujet qui, quand on l'examine plus à fond, nous fait réaliser dans quelle mesure les tests auxquels votre profession a recours peuvent être dangereux et délicats. Nous vous remercions donc d'avoir bien voulu comparaître devant nous et de nous avoir aidés dans la tâche très difficile que nous avons entreprise.

[Text]

We have had an interesting morning, colleagues, and I thank you for your co-operation. On Tuesday at 9.30 a.m. we have three witnesses, one rather large perhaps, and then in the afternoon we have only one of them on. Then we are going to consider the work of the committee, so let us come prepared. That is when we are going to answer your question, because—quite frankly—I think it can be compressed very quickly.

We stand adjourned until Tuesday.

[Translation]

Nous avons bénéficié d'une matinée très intéressante, chers collègues, et je vous remercie de votre coopération. Mardi, à 9h30, nous allons nous réunir à nouveau et entendre trois témoins, et l'un d'eux sera représenté par une délégation assez importante, et ensuite, dans l'après-midi, nous entendrons un témoin seulement. Après, nous allons examiner les tâches du comité, et je vous demande donc de vous préparer à l'avance. C'est alors que nous pourrons répondre à votre question car, en toute franchise, je crois que cela peut être fait assez rapidement.

La séance est levée jusqu'à mardi prochain.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Air Line Pilots Association:

Capt. Norm Bindon, President;
Capt. Dave Noble, Chairman, Pilot Assistance Branch.

From the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers:

Theo N. Stol, National Vice President;
Rick Beckwith, Executive Assistant.

From the Canadian Trucking Association:

Ken Maclaren, Vice President, Government Relations;
Louis-Paul Tardif, General Manager.

From the Canadian Medical Association:

Dr. Victor Goldbloom, Member, CMA Subcommittee on Environmental and Occupational Health;
Dr. Ernest Mastromatteo, Member, CMA Subcommittee on Environmental and Occupational Health;
Dr. Normand Da Sylva, Director, CMA Department of Health Services.

TÉMOINS

De l'Association canadienne des pilotes de ligne:

Cap. Norm Bindon, président;
Cap. Dave Noble, président, Direction de l'aide aux pilotes.

De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:

Theo N. Stol, vice-président national;
Rick Beckwith, adjoint de direction.

De l'Association canadienne du camionnage:

Ken Maclaren, vice-président, Relations gouvernementales;
Louis-Paul Tardif, directeur général.

De l'Association médicale canadienne:

Victor Goldbloom, membre du Sous-comité pour l'hygiène du milieu et la santé au travail;
Ernest Mastromatteo, membre du Sous-comité pour l'hygiène du milieu et la santé au travail;
Normand Da Sylva, directeur, Département des affaires médicales.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 45

Tuesday, May 8, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 45

Le mardi 8 mai 1990

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des***Transport****Transports**

RESPECTING:

Pursuant to the Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, a review of the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation"

CONCERNANT:

Conformément à l'Ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, une étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Len Gustafson
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Len Gustafson
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Marc Bosc

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 8, 1990
(57)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Len Gustafson, Stan Keyes, Pat Nowlan.

Acting Members present: David Bjornson for Larry Schneider, Lyle Kristiansen for Les Benjamin and Robert Nault for Brian Tobin.

Other Members present: Ross Belsher and Howard Crosby.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the United Transportation Union: Ron Bennett, Canadian Legislative Director. *From the Canadian Conference of Teamsters:* Ron Douglas, Legislative Director. *From Federal Express Canada Ltd.:* Dr. Larry Page, Senior Safety Specialist; Lisa Elliott, Manager, Employee Communications.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35*).

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:02 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(58)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Maurice Dionne, Len Gustafson, Stan Keyes, Pat Nowlan and Larry Schneider.

Acting Members present: Felix Holtmann for Arnold Malone, Lyle Kristiansen for Les Benjamin, Robert Nault for Brian Tobin, Guy St-Julien for Darryl Gray and Scott Thorkelson for Harry Chadwick.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From the Aircraft Operations Group Association: R.A. Peters, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990 relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35*).

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 8 MAI 1990
(57)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 35, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Len Gustafson, Stan Keyes, Pat Nowlan.

Membres suppléants présents: David Bjornson remplace Larry Schneider; Lyle Kristiansen remplace Les Benjamin; Robert Nault remplace Brian Tobin.

Autres députés présents: Ross Belsher et Howard Crosby.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Des Travailleurs unis des transports: Ron Bennett, directeur législatif pour le Canada. *De la Conférence canadienne des routiers:* Ron Douglas, directeur législatif. *De Federal Express Canada Ltd.:* Larry Page, expert en sécurité; Lisa Elliott, directrice, Communications avec les employés.

Conformément à son ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada» (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35*).

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 12 h 02, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(58)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 30, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Maurice Dionne, Len Gustafson, Stan Keyes, Pat Nowlan et Larry Schneider.

Membres suppléants présents: Felix Holtmann remplace Arnold Malone; Lyle Kristiansen remplace Les Benjamin; Robert Nault remplace Brian Tobin; Guy St-Julien remplace Darryl Gray; Scott Thorkelson remplace Harry Chadwick.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoin: De l'Association du groupe de la navigation aérienne: R.A. Peters, président.

Conformément à son ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada» (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35*).

The witness made a statement and answered questions.

At 4:12 o'clock p.m., by unanimous consent, the Committee proceeded to sit *in camera*, with transcription and interpretation.

At 4:59 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le témoin fait un exposé et répond aux questions.

A 16 h 12, par consentement unanime, le Comité déclare le huis clos avec transcription et interprétation.

À 16 h 59, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Marc Bosc

Clerk of the Committee

Le greffier du Comité

Marc Bosc

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, May 8, 1990

• 0929

The Chairman: Order.

Colleagues, Mr. Bennett is here on behalf of the United Transportation Union. He has been a sort of by-stander and observer for some of our hearings. Mr. Bennett, take it away.

Mr. Ron Bennett (Canadian Legislative Director, United Transportation Union): Thank you, Mr. Chairman. At the outset I believe it is incumbent on me to say the United Transportation Union is diametrically opposed to random drug testing in any way, shape, or form. We do not believe the minister or any group that has appeared before you to date has either demonstrated the need or produced any valid statistical information that could possibly justify this intrusion into the private lives of Canadians who work in the transportation industry.

We would also like to make it perfectly clear that the United Transportation Union does not condone the use of drugs or alcohol by our membership while on duty or prior to reporting for duty. We take this position not only in the interest of the general public but also because as members of operating train and yard crews the last thing we want is to have someone who is impaired coming down the track toward us.

Our concern, therefore, is a concern we are convinced is shared by this committee, to have the safest transportation industry possible.

• 0935

Our problem with the transport minister's strategy paper is that many good proposals are overshadowed by the suggestion that drug testing would make for a safer industry. In fact it is our feeling that all too much attention has been directed to the testing aspect of the strategy paper at the expense of some of the positive points. It is my intention to deal with each item in turn during the body of my brief.

Mr. Chairman, in paragraphs 7 through to 9 I briefly make a statement in respect to the study and that I do not believe it shows a problem that needs to be addressed in such a Draconian manner.

In paragraphs 11 through to 13 I talk about the current situation in the railway industry with rule G, the present regulation that governs the railway employees, which I believe most of the members of this committee are familiar with.

In paragraphs 14 to 26 I address the eight-hour rule, which is a concern to the United Transportation Union because under the current regulations or the operating practices of the railway it will be almost impossible for us, as operating employees, to abide by this rule and maintain our livelihood, for a number of reasons. It is not a matter of saying that we want to be allowed to drink in an eight-hour period before reporting to duty. The lack of timely

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 8 mai 1990

Le président: La séance est ouverte.

Mes chers collègues, M. Bennett représente ici les Travailleurs unis des transports. Il a assisté à certaines de nos séances en tant qu'observateur. Monsieur Bennett, nous vous écoutons.

M. Ron Bennett (directeur législatif canadien des Travailleurs unis des transports): Merci, monsieur le président. Il m'incombe de dire d'emblée que les Travailleurs unis des transports s'opposent radicalement aux tests de dépistage aléatoires, sous quelque forme que ce soit. À notre avis, le ministre et les témoins qui ont comparu devant vous jusqu'à maintenant n'ont nullement prouvé la nécessité d'une telle intrusion dans la vie privée des Canadiens qui travaillent dans les transports, ils n'ont produit aucune statistique qui puisse valablement la justifier.

Nous tenons également à indiquer clairement que les Travailleurs unis des transports ne sauraient tolérer la consommation de drogue et d'alcool de la part des membres du syndicat avant ou pendant le service. Nous adoptons cette position non seulement dans l'intérêt du public, mais également parce que, en tant que mécaniciens et cheminots, nous ne pouvons accepter la perspective d'avoir affaire, dans le travail, à des collègues dont les facultés seraient affaiblies.

Par conséquent, ce que nous souhaitons avant tout, comme le souhaite sans doute ce comité, c'est assurer la plus grande sécurité dans les transports.

Dans son document, le ministre des Transports relègue malheureusement de nombreuses propositions intéressantes au second plan en affirmant que les tests de dépistage favorisent la sécurité dans les transports. Nous estimons, quant à nous, qu'on a accordé trop d'attention aux éléments de ce document concernant les tests, en négligeant certains de ses aspects positifs. C'est pourquoi j'ai l'intention d'aborder successivement tous ces éléments dans le cours de mon exposé.

Monsieur le président, je vais évoquer brièvement cette étude aux paragraphes 7 à 9 de mon exposé, en indiquant qu'à mon avis, on ne fait pas apparaître de problèmes nécessitant une solution aussi draconienne.

Aux paragraphes 11 à 13, j'évoquerai la situation actuelle des chemins de fer, où s'applique la règle G, qui régit actuellement les employés des chemins de fer, et que les membres du comité connaissent bien.

Aux paragraphes 14 à 26, j'évoquerai la règle des huit heures, qui préoccupe les Travailleurs unis des transports, car dans le contexte des règlements actuels et des usages en vigueur dans les chemins de fer, il nous sera pratiquement impossible, pour diverses raisons, d'assurer notre subsistance si nous voulons appliquer rigoureusement cette règle. Nous ne prétendons pas exiger le droit de consommer de l'alcool au cours des huit heures qui précèdent l'arrivée au travail. Le

[Text]

information as to when we are going to work, which was addressed by Justice Foisy, but not acted on by any of the railways, causes a real problem. Our people do not have any real indication of when that eight-hour period might kick in.

In paragraph 22 I give an example of a person who works as a conductor on the railway and calls into the crew office to ascertain what time he may be called for work. He is told that he has been two times out and it does not appear that he is going to be called for work today, but it turns out he gets called later in the evening. That is just one example of the different kinds of situations where our people are not aware of when that eight-hour period kicks in.

In paragraph 26 I make a recommendation that if the committee is going to recommend this type of regulation they must also regulate and require the railways to give us eight hours' notification of what time we must report for work.

In paragraphs 27 and 28 I deal with over-the-counter drugs and the aspect of the new rule G, which will be in the UCOR, effective December or January of next year. I only say that I believe that the railway medical department should be required to tell a person what the effects of a prescription drug will be.

In paragraphs 29 through to 35 I deal with one of the important issues and one of the important aspects of the strategy paper, and that is education. I believe it is important that education be tied into the employee assistance programs and that everything be done to educate transportation workers as to the importance of the non-use of drugs and alcohol in connection with their on-duty work.

I have given the clerk sufficient copies of a 20-minute video that is used in Operation Red Block in the U.S. You may wish to have a look at it. I certainly recommend it as one type of advertising of a solution to the problem of drinking and work and drugs and work.

I also believe and stress that the government should not just put this on the backs of industry. The unions and industry will do their part to advertise the programs and the need for conformance to the regulations. However, we believe that the government should also be heavily involved in advertising the ills of drug and alcohol abuse.

• 0940

In paragraphs 36 through 46, I deal with the EAPs, and I certainly commend the committee for the direction they gave in the Railway Safety Act and its fifth report subsequent to those hearings. I believe on CN and CP we have arrived at programs—discussions are still going on at VIA for a mutually agreed to program—but there are some faults in those programs, and I think it is important that I stress that they miss the mark by not having a procedure clearly to bring back to work people found in violation of the current rule G.

[Translation]

véritable problème, c'est le manque d'information ponctuelle concernant nos affectations, qui avait été dénoncé par le juge Foisy, et au sujet duquel les compagnies de chemin de fer n'ont rien fait. Nos travailleurs ne savent jamais quand commence cette période de huit heures.

Au paragraphe 22, je donne l'exemple d'un chef de train qui appelle le service des affectations pour savoir à quelle heure il devra rentrer au travail. On lui dit qu'il a déjà eu deux affectations et qu'il ne sera sans doute pas rappelé au travail de la journée, alors qu'en fait, on lui demande de revenir travailler le soir même. Voilà un exemple de situation où un employé des chemins de fer ne sait pas quand commence sa période de huit heures.

Au paragraphe 26, j'invite le comité à recommander aux compagnies de chemin de fer de donner un préavis d'affectation de huit heures, s'il décide d'approuver cette forme de réglementation.

Aux paragraphes 27 et 28, je parle des médicaments en vente libre et de la nouvelle règle G, qui fera partie du Règlement unifié d'exploitation, dont l'entrée en vigueur est prévue pour décembre ou janvier prochains. Je dis simplement que les services médicaux des chemins de fer devraient être tenus d'indiquer aux employés les effets des médicaments d'ordonnance.

Aux paragraphes 29 à 35, j'aborde l'un des aspects importants du document ministériel, à savoir l'éducation des employés. Il me semble essentiel de lier cette fonction d'éducation aux programmes d'aide aux employés et de tout mettre en oeuvre pour sensibiliser les travailleurs des transports à la nécessité de ne pas consommer de drogue ni d'alcool au travail.

J'ai remis au greffier du comité un certain nombre d'exemplaires d'une cassette vidéo de 20 minutes utilisée dans le cadre de l'opération Red Block aux États-Unis. Je vous invite à la visionner. Voilà le genre de publicité que l'on peut faire pour résoudre les problèmes de l'alcool et de la drogue au travail.

Je voudrais aussi inviter le gouvernement à ne pas se décharger du problème sur les compagnies de transport. Ces dernières et les syndicats vont faire leur part pour annoncer les programmes et pour sensibiliser les travailleurs au respect de la réglementation. Nous estimons que le gouvernement devrait lui aussi participer activement à la campagne de sensibilisation aux méfaits de la drogue et de l'alcool.

Les paragraphes 36 à 46 sont consacrés aux programmes d'aide aux employés, et je tiens à féliciter le comité du point de vue qu'il a adopté au sujet de la Loi sur la sécurité dans les chemins de fer et dans son cinquième rapport. Les négociations se poursuivent à VIA Rail pour en arriver à un programme acceptable de part et d'autre, mais j'estime que les programmes mis en oeuvre au CN et au CP présentent certains inconvénients, et il me semble important de souligner le fait qu'ils ne prévoient aucune procédure précise concernant le retour au travail des employés qui ont enfreint l'actuelle règle G.

[Texte]

In paragraphs 47 and 48 I deal with the detection aspect, where the strategy paper suggests that supervisors be trained at detection. I would suggest that you look closely at the fact that in the transportation industry, which is isolated, the employees go to work on their own quite often and everyone should be trained. If there is going to be training in detection, then everyone should get it.

In paragraphs 49 and 54 I very briefly touch on testing and the fact that I do not believe there should be random testing, because it does not show impairment. That is one of the real faults of any testing procedure.

In paragraph 52 I outline a procedural program that must be followed if there is going to be any kind of testing, because we are aware of all of the different faults and problems that have occurred in the U.S. with their programs. There has to be the identification of the specimens, the chain of possession, etc., in all of those tests. It has to be the Cadillac. We cannot leave industry to bottom-line drug testing. If you are going to have drug testing of any kind, you cannot leave industry to bottom-line it.

In paragraphs 55 through 58 I deal with known use, and our concern is that in the current practice you have what I describe as the industrial death penalty: a person is detected as having consumed alcohol or used drugs and he is dismissed. The minister in his one short paragraph on reinstatement is close to the mark. I believe he should go the one step further and insist that a person who is detected at work should be sent to an EAP and reinstated on the advice of a counsellor or a health professional of some description who is tied into the employee assistance program.

In paragraphs 59 through 62 I deal very briefly with the railway experience based on their testimony, and I do take exception to the use of Southern Pacific and their example of an 89% human factor safety increase, accident decrease, due to drug testing. I point out that seven or eight other initiatives came into play in that period that improved the safety record on SP. No one should be using drug testing as the rationale for their improved safety record. That is a false premise as far as we are concerned.

I might add that at the very same time Union Pacific had drug testing, and their accident rates went up in the very same period.

The Chairman: They had more accidents?

Mr. Bennett: They had more accidents, yes.

In conclusion, we do not believe there should be random drug testing. I go on to explain what I feel should be done, that a tripartite committee be established made up of representatives of government, industry, and labour to advise the minister on all facets of this strategy.

[Traduction]

Les paragraphes 47 et 48 concernent la détection, pour laquelle le document ministériel préconise que les surveillants soient spécialement formés. Je vous invite à tenir compte du fait que, dans les transports, les employés travaillent souvent seuls, et il faudrait donc former tout le monde. Si l'on veut offrir une formation à la détection, il faudrait la donner à tous les employés.

Aux paragraphes 49 à 54, j'aborde brièvement la question des tests, en indiquant qu'on ne devrait pas procéder à des tests aléatoires, parce qu'ils ne font pas apparaître l'affaiblissement des facultés. C'est l'un de leurs inconvénients majeurs.

Au paragraphe 52, je propose la procédure à suivre dans le déroulement des tests, car nous connaissons tous les problèmes rencontrés dans l'application des programmes américains de tests. Il faut apporter des précisions concernant l'identification des échantillons et la succession des étapes de la procédure. Le secteur des transport ne peut accepter que des tests de très haute qualité. Si l'on décide d'imposer des tests de dépistage, il ne faut pas laisser les compagnies opter pour des tests de piètre qualité.

Aux paragraphes 55 à 58, j'aborde la question de la consommation comme; dans l'usage actuel, nous dénonçons ce que je qualifie de peine de mort professionnelle prononcée à l'encontre de l'employé chez qui on a détecté un problème de consommation d'alcool ou de drogues et qui est renvoyé. Dans son court paragraphe sur le retour au travail, le ministre a presque trouvé la solution. Il devrait aller un peu plus loin et prévoir que l'employé chez qui on détecte un problème de consommation de drogue ou d'alcool au travail soit orienté vers un programme d'aide aux employés et rétabli dans son poste avec l'aide d'un conseiller ou d'un professionnel de la santé qui participe à l'application du programme d'aide aux employés.

Aux paragraphes 59 à 62, j'évoque brièvement l'expérience des compagnies de chemins de fer d'après leurs témoignages, et je conteste l'utilisation des tests à la Southern Pacific, qui affirme avoir réussi, grâce à des tests de détection de la consommation de drogues, à augmenter de 89 p. 100 le facteur de sécurité d'origine humaine et à faire diminuer le nombre des accidents. Je signale qu'au cours de la période où les résultats de la Southern Pacific sur le plan de la sécurité se sont améliorés, sept ou huit autres mesures sont intervenues. Personne ne devrait prétendre avoir amélioré la sécurité grâce à l'application de tests de détection de la drogue.

J'ajouterais qu'à la même époque, la Union Pacific a procédé à des tests de détection, et que la fréquence des accidents a augmenté au cours de la même période.

Le président: Il y a eu plus d'accidents?

M. Bennett: Oui, il y a eu plus d'accidents.

En conclusion, nous estimons qu'il ne faut pas procéder à des tests aléatoires de détection de la drogue. J'indique ensuite ce qu'il faudrait faire, c'est-à-dire la création d'un comité tripartite comprenant des représentants du gouvernement, des compagnies de transport et des employés, qui serait chargé de conseiller le ministre sur tous les aspects de cette stratégie.

[Text]

[Translation]

• 0945

In brief, Mr. Chairman, I believe that if there is going to be any action, the unions and industry must be allowed to address this. We certainly will have to address it in a number of ways. We have addressed it in respect to the EAPs, and hopefully that will be part of your recommendations.

The Chairman: Thank you, Mr. Bennett, for giving an overview of your brief, which has been circulated to members. It has a lot of information in it.

Mr. Nault (Kenora—Rainy River): Mr. Bennett, thank you for coming. I would like to start with page 28 in your recommendations. One of the things you have recommended is that management and employees alike should be trained in the detection of substance use. One of the things that I found most interesting so far in this discussion is that in the minister's statements there seems to be a slight flaw in his thinking. On one hand he wants to put in education as it relates to the drug testing and be part of the employee assistance programs that are so important to that education process, but on the other hand he just wants to educate or train management to detect alcohol and drug users.

Could you give me a scenario or an explanation as to why that should be, when we all know, at least those of us who have been here more than two days, that co-workers are usually the individuals who are first to spot someone who is under the influence of alcohol or drugs?

Mr. Bennett: Mr. Chairman, Mr. Nault is a fellow railroader like I am, and a former conductor, and one thing we know, and I am sure it applies in other sectors in the passenger transportation industry, is that we go to work at odd hours, odd times of day and night, with very little supervision. I personally would have problems picking out a lot of the things that the RCMP train people in regard to detection. I am suggesting that if this is going to be a factor and if our people are going to be responsible, they should be trained in detection also.

Mr. Nault: Mr. Bennett, on page 14 you talk about the program in place now, the EAP, and the policy you have with CN. One of the things I find very interesting is that it specifically states that if a fellow employee catches an individual at work and turns him in, that individual does not get dismissed for being under the influence of alcohol or drugs, but if a supervisor does, then that individual is dismissed.

I am assuming that you were part of this process. Why do the companies feel on one hand that if it is okay for me as a worker to find one of my co-workers under the influence, but if a supervisor does, then they have no choice but to dismiss him? I find it quite interesting that a policy like that would be implemented. What is the railways' rationale for that?

Mr. Bennett: I really cannot speak for the railways other than to say that they took a strong management position that they were going to maintain their right to fire people, which I describe as the death penalty for railway workers.

En résumé, monsieur le président, j'estime que si des mesures sont prises, les syndicats et les compagnies de transport devraient avoir voix au chapitre sur la façon de régler les problèmes. Nous avons plusieurs solutions à proposer, notamment dans le cadre des programmes d'aide aux employés, et nous espérons que vos recommandations iront en ce sens.

Le président: Merci, monsieur Bennett, de nous avoir résumé votre mémoire, dont les membres du comité ont reçu un exemplaire. On y trouve une information abondante.

M. Nault (Kenora—Rainy River): Monsieur Bennett, je vous remercie d'être venu nous voir. Je voudrais commencer par vos recommandations, à la page 28. Vous recommandez notamment que les cadres et les employés reçoivent la même formation concernant la détection de la consommation d'alcool et de drogues. Ce qui m'a semblé très intéressant dans ce débat jusqu'à maintenant, c'est notamment le fait qu'il semble y avoir une légère contradiction dans les déclarations du ministre. D'une part, il veut qu'on entreprenne une campagne d'éducation concernant les tests de dépistage, laquelle serait intégrée aux programmes d'aide aux employés, qui constituent un élément essentiel dans ce domaine, mais d'autre part, il veut former les cadres à la détection de l'alcoolisme et de la toxicomanie.

Pourquoi devrait-il en être ainsi, alors que nous savons tous, du moins ceux qui assistent à nos délibérations depuis plus de deux jours, que ce sont généralement les collègues de travail qui sont les mieux placés pour détecter la consommation d'alcool ou de drogues chez un employé?

M. Bennett: Monsieur le président, M. Nault est cheminot comme moi, c'est un ancien chef de train, et nous savons notamment que, dans le domaine du transport des passagers, les employés ont des postes de travail irréguliers, à des heures irrégulières du jour et de la nuit, et sont très peu surveillés. Il me semblerait contestable que les agents de la GRC reçoivent une formation en matière de détection. Si on veut que la détection donne des résultats et que les employés assument leurs responsabilités, ils doivent être eux aussi formés à la détection.

M. Nault: Vous parlez, à la page 14, d'un programme d'aide aux employés actuellement en vigueur au CN. D'après les dispositions de ce programme, si un employé remarque un problème de consommation chez un collègue de travail et qu'il le signale, ce collègue ne sera pas renvoyé pour avoir consommé de l'alcool ou de la drogue, mais si ce problème est constaté par un surveillant, l'employé sera renvoyé.

Je suppose que vous avez participé à l'adoption de ce programme. Pourquoi la compagnie estime-t-elle qu'il doit y avoir renvoi si le problème est détecté par un surveillant, mais pas s'il est détecté par un collègue de travail? Je trouve tout à fait curieux qu'une telle politique ait été mise en oeuvre. Quelles sont les motivations de la compagnie de chemins de fer?

M. Bennett: Je ne peux pas parler en son nom, sinon pour dire qu'elle a voulu affirmer son autorité en se réservant le droit de renvoyer l'employé, ce que je qualifie de peine de mort pour les travailleurs des chemins de fer.

[Texte]

We believe that Operation Redblock in the U.S., which has been presented to this committee on prior occasions, where they do have the bypass, where it does include the supervisor and where the guy has the opportunity to change his lifestyle, correct his problem, should be implemented. Why the railways did not go for that. . . I know that CP does not even go as far as CN, and I think that is wrong. They should be making that change, and that we are going to be pushing for that.

Mr. Nault: You are just saying that basically CP's policy is not the same as CN's.

Mr. Bennett: That is correct.

Mr. Nault: I want to go to our favourite topic, and I think Mr. Chairman's favourite topic, as it relates to rule G.

• 0950

One of the things that seems to be of interest here is that both the unions and the government, I suppose, are saying simply that if there is mandatory drug testing there has to be a referral process and there has to be the removal of the dismissal aspect of it when the individual is caught under the influence of alcohol or drugs, then somewhere down the line a professional will allow that person to come back to work.

If that type of legislation were put in place, and you refer to it in your brief, would it be your opinion that rule G would have to be changed somewhat, or that there has to be an exception or amendment of some kind for rule G in order for that particular legislation to take place? As you know, rule G basically states that if you are under the influence it is a dismissal offence, whereas now we are talking about legislation that is a referral when under the influence of alcohol or drugs or a substance of some kind. So I am looking for some input from you, as a union representative, on whether you feel there has to be an amendment of some kind to rule G if we are going to undertake this.

Mr. Bennett: First, to make it clear, rule G in the regulation and the new rule G does not actually say that you will be dismissed. What it says is that you cannot use it, that possession and use is prohibited, and then company policy sets the discipline behind that. It is the company policy that I believe the government should be directing their attention to.

The rule itself says you cannot use it. Mr. Company, on the other hand, says, if you violate rule G and you are in transportation operations, you are fired. We are saying that should be amended or at least that direction should be given to the railways to slot these people into an EAP and have them reinstated once they are okayed by a counsellor or a health professional.

[Traduction]

Nous estimons qu'il faudrait reprendre au Canada la solution de l'opération *Redblock*, dont le comité a déjà entendu parler. Cette opération, lancée aux États-Unis, fait intervenir le surveillant et donne à l'employé la possibilité de renoncer à ses habitudes et de remédier à son problème. Pourquoi les compagnies de chemins de fer n'envisagent-elles pas ce genre de solution. . . ? Je sais que la politique du CP est encore plus restrictive que celle du CN, ce qui est bien dommage. Il faudrait obtenir un changement à cet égard, et c'est ce que nous allons essayer de faire.

M. Nault: Vous dites que la politique du CP n'est pas la même que celle du CN.

M. Bennett: C'est exact.

M. Nault: Je voudrais aborder maintenant notre sujet favori, et je pense que c'est aussi le sujet favori du président, à savoir la règle G.

Une des choses qui semble intéressante ici, c'est qu'à la fois les syndicats et le gouvernement, si je ne m'abuse, disent tout simplement que si l'on impose des tests pour la drogue, il faut que les intéressés soient conseillés et orientés vers d'autres services plutôt que d'être renvoyés lorsqu'ils se font prendre après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue.

Si c'était cela le genre de loi que nous devrions adopter, et vous en parlez dans votre mémoire, estimez-vous que l'article G du règlement devrait être modifié ou qu'il faudrait prévoir une exception quelconque? Comme vous le savez, l'article G stipule que si l'on se fait prendre après avoir consommé de l'alcool ou de la drogue, on peut se faire renvoyer. Or nous parlons ici d'une loi qui stipulerait que les employés qui se font prendre lorsqu'ils ont consommé de l'alcool, de la drogue ou une substance de ce genre seront orientés vers un service spécialisé. J'aimerais donc savoir ce que vous, en tant que représentant syndical, pensez qu'il faudrait faire à propos de cet article G si nous décidons de nous engager dans cette voie?

M. Bennett: Tout d'abord, permettez-moi de vous rappeler que l'article G du règlement, le nouvel article G, ne stipule pas vraiment que l'on est automatiquement renvoyé. Il stipule simplement qu'il est interdit de consommer telles substances, que la possession et l'usage de ces substances sont interdits et que la compagnie décide des mesures disciplinaires qui peuvent être prises dans de telles situations. Je crois donc que c'est sur ces mesures que devrait se pencher le gouvernement.

L'article lui-même ne fait qu'interdire la consommation de telles substances. La compagnie de transport, par contre, déclare que si l'on enfreint l'article G du règlement et que l'on a des responsabilités directement liées au transport, on se fait renvoyer. Nous estimons que cela devrait être modifié ou du moins que l'on devrait obliger les chemins de fer à orienter ces gens-là vers un programme d'aide aux employés, au terme duquel ils pourraient être rétablis dans leurs fonctions avec l'accord du conseiller ou du professionnel de la santé qui a suivi leur dossier.

[Text]

Mr. Nault: One last question, it relates to the Foisy report. Something I think people who have been around here for a while would be aware of is that in the Foisy report it suggests there should be some changes in the railways operating as it relates to being able to give employees the opportunity to know a little further in advance, by creating as many assignments as possible for those employees so they can have a more normal lifestyle—I guess that is probably the only way to put it.

Based on that, you have made some comments in your brief as to the eight-hour rule. If the eight-hour rule is implemented, is it that difficult to change the system of the railways in order to have assignments for employees so they would know eight hours in advance if they are going to work?

Mr. Bennett: I guess the problem is with the computer age where in their advertisements the railways will tell a customer how they can keep track of their cars, keep track of their trains, and give them minute-by-minute updates, etc. But they seem to tell our union reps that they are not in a position to set up regular assignments; they do not know; they cannot predict when trains are coming, etc.

We are saying that we believe they can do it. We can show them. We have shown them in the past. I am sure when you are a local representative in your home terminal you would try to set up regular assignments, and you know the kind of run-around that the railways would give you. We believe they can predict well in advance when a train or group of trains can operate. The Foisy commission, in looking at that very subject, went back and forth with it and came out with the recommendations that certainly hinted that in order to make for a safer railway you had to have more regular assignments, you had to give the crews more notification of when they are expected to go to work.

I know of a terminal where they do not nail down the exact hours that freight trains can operate, but they say to the crew, the first three trains on Tuesday belong to this group of crews. So you know you are going to work Tuesday, and you are going to come back on Wednesday. Then you know you are going to go to work again on Thursday and come back on Friday, and you work in a smaller group. It is still a bit of a pool, but you work in a smaller group, and you know you are going to get the first train that goes on Tuesday. That makes for better than total pool service or unassigned service, which means you just never know and you are married to the telephone. I think the railways can do it; in this age they should be able to do it.

Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke): Thank you very much, Mr. Bennett. Your brief is most helpful, two sections in particular. One is the chapter giving the example of the difficulty with the eight-hour rule. That helps those of us who have not been involved in the industry directly to achieve a lot better understanding of what the realities are as opposed to the theory of how things ought to work.

[Translation]

M. Nault: Une dernière question à propos du rapport Foisy. Tous ceux qui ont assisté aux séances du comité savent bien que ce rapport suggère d'apporter certains changements dans les services de chemins de fer afin que les employés aient la possibilité de savoir un peu plus à l'avance ce qui les attend, en prévoyant pour eux autant d'affectations que possible afin qu'ils puissent avoir un style de vie plus normal—si je puis m'exprimer ainsi.

Vous avez de votre côté fait allusion à la règle des huit heures. Si l'on appliquait cette règle, serait-il si difficile de changer le système pour permettre aux employés de savoir huit heures à l'avance s'ils vont travailler ou non?

M. Bennett: Je crois que le problème est qu'à l'ère de l'informatique, les chemins de fer disent dans leur publicité qu'ils peuvent toujours savoir où sont leurs wagons, leurs trains, et ceci à la minute même. Par contre, ils déclarent à nos représentants syndicaux qu'ils ne peuvent pas organiser de quarts réguliers; qu'ils ne savent pas; qu'ils ne peuvent prédire quand les trains arriveront, etc.

Nous pensons que c'est possible. Nous pouvons le leur prouver. Nous l'avons déjà fait. Je suis certain qu'un représentant local peut essayer d'organiser des quarts de travail réguliers en sachant à peu près le genre d'affectations que pourraient envisager les chemins de fer. Nous estimons qu'ils peuvent prévoir bien à l'avance quand un train ou un groupe de trains peut rouler. La commission Foisy, après avoir étudié longuement la question, en est arrivée à des recommandations qui confirment bien que, si l'on veut que les chemins de fer soient plus sûrs, il faut que les horaires de travail soient plus réguliers, que les équipages soient avisés plus longtemps à l'avance des heures auxquelles ils devront travailler.

Je connais une gare où l'on ne précise pas les heures exactes auxquelles les trains de marchandises circuleront mais où l'on dit à l'équipage, c'est ce groupe qui s'occupera des trois premiers trains de mardi. On sait donc que l'on va travailler le mardi et que l'on rentrera le mercredi. On sait ensuite que l'on retournera au travail le jeudi pour revenir le vendredi et que l'on travaille avec une équipe plus restreinte. C'est toujours tout un ensemble d'employés mais, quand on sait à quel petit groupe on appartient, on sait que l'on aura probablement le premier train du mardi. C'est préférable à un service entièrement en commun ou non assigné puisque, dans ce cas-là, on ne sait jamais et l'on doit toujours rester près du téléphone. Je crois que les chemins de fer pourraient mieux préciser les choses; à notre époque, cela ne devrait pas être trop difficile.

• 0955

M. Kristiansen (Kootenay—Ouest—Revelstoke): Merci beaucoup, monsieur Bennett. Votre mémoire, et en particulier deux de ses paragraphes, est extrêmement utile. D'une part, lorsque vous expliquez la difficulté de la règle des quarts de huit heures. C'est très utile pour ceux d'entre nous qui ne connaissent bien ce secteur et qui n'en comprennent peut-être pas toutes les réalités. Un exemple concret est très utile.

[Texte]

The other thing I would like to thank you for is your rebuttal, in a sense, of Canadian Pacific's initial testimony in which they said there was substantial evidence in the United States that their testing programs there had resulted in an improvement, but the only example they gave was the Southern Pacific one, which you have dealt with quite thoroughly.

Could you go through a little more fully what happened in the case of Southern Pacific? That was the only evidence really presented by the CPR that may have had an impact on some other committee members at the time. We should clearly understand that was inappropriate and in fact quite a false conclusion from the evidence.

Mr. Bennett: Mr. Chairman, in order to correct the record—and I hear my friends from CP Rail fidgeting back here behind me—it was CN Rail that made that outlandish statement.

Mr. Kristiansen: Pardon me. I apologize.

Mr. Bennett: I was surprised that CP Rail did not say “me too”.

Employment certainly was reduced by 30%. Changes in collective agreements was one factor. The change in the crew consist removed one person from the caboose. A number of the accidents on Southern Pacific took place prior to the one man being removed from the caboose; then the caboose came off and there were a number of injuries that were reported prior to that, human-factor-type incidents involving people injured in the caboose.

They brought in portable radios that improved switching operations. They spent \$1.2 billion on roadbed track improvement. They brought out a booklet for the first time, in 1984, a safety work practices booklet in which they explained some of the practices that should be followed.

They introduced a light duty program for injured workers where people who were injured at work were kept on pay instead of reported as being off work. Therefore, it changed the statistics in respect of the numbers of human factor accidents.

They also changed their whole discipline procedure, and in many cases made injuries a dismissal offence. That leads to a situation where people do not report injuries because they do not want to be disciplined, and so you have the “walking wounded” at work because they are afraid to report. All that changes the accident statistics, as best I can explain it.

Mr. Kristiansen: Any of us familiar with industrial safety contests and awards given by compensation boards dealing with “walking wounded” will understand the total fabrication of results that come out of that kind of procedure.

Again, Mr. Chairman, I would like to apologize to the CPR. It was the CNR that presented that evidence earlier.

In paragraph 38, just to be absolutely clear, you say that the transport committee during consideration of Bill C-105 recommended:

[Traduction]

Je vous remercie également de votre réplique, en un certain sens, au témoignage initial du Canadien Pacifique, qui affirmait qu'aux États-Unis les programmes de tests avaient amené une certaine amélioration, en ne donnant que l'exemple de la Southern Pacific, sur lequel vous êtes revenu de façon très utile.

Pourriez-vous nous préciser encore un peu ce qui s'est passé dans ce cas? C'était en fait la seule preuve qu'ait pu nous fournir le CPR et cela a peut-être influencé les membres du comité. Il faut en effet bien comprendre que l'exemple était très mal choisi et que la conclusion était tout à fait erronée.

M. Bennett: Monsieur le président, pour qu'il n'y ait pas d'erreur, et j'entends mes amis du CP qui s'agitent derrière moi, je dois préciser que c'est le CN qui avait fait cette déclaration ahurissante.

M. Kristiansen: Excusez-moi. Je suis désolé.

M. Bennett: J'ai été surpris d'ailleurs que le CP ne lui emboîte pas le pas.

L'emploi a certes été réduit de 30 p. 100. Les changements apportés aux conventions collectives ont été certainement un facteur. Pour ce qui est de l'équipage, on a enlevé une personne du wagon de queue. Un certain nombre d'accidents survenus sur les lignes de la Southern Pacific ont eu lieu avant que l'on retire cet employé du wagon de queue; puis on a retiré le wagon de queue, et un certain nombre d'accidents ont été signalés avant cela, des accidents où certaines personnes ont été blessées dans le wagon de queue à la suite d'erreurs humaines.

On a décidé d'utiliser des radios portatives qui ont permis d'améliorer les opérations d'aiguillage. On a dépensé 1,2 milliard de dollars pour améliorer le ballast des voies. On a pour la première fois, en 1984, publié un livret sur la sécurité, dans lequel on explique certaines des mesures à suivre.

On a adopté un programme de travail allégé pour les travailleurs blessés, qui permet à ceux qui se sont blessés au travail de continuer à être rémunérés plutôt que d'être considérés comme en congé. Cela a donc changé les statistiques relatives aux accidents dus à une erreur humaine.

Ils ont également changé toute la discipline et, dans bien des cas, ils ont considéré que les blessures pouvaient mener à un renvoi. On en arrive à des situations où les gens ne signalent plus leurs blessures parce qu'ils ne veulent pas faire l'objet de mesures disciplinaires et l'on se retrouve avec les «blessés au travail» qui ont peur de déclarer un accident. Tout cela change évidemment les statistiques en matière d'accidents.

M. Kristiansen: Quiconque connaît les concours et prix de sécurité au travail des commissions d'indemnisation des accidentés du travail s'occupant des blessures au travail, comprend combien ces statistiques sont truquées.

Je présente à nouveau mes excuses au CP. C'est en effet le CN qui avait fait cette déclaration.

Au paragraphe 38, afin que les choses soient absolument claires, vous déclarez que le Comité des transports, alors qu'il étudiait le projet de loi C-105, avait recommandé:

[Text]

That the railway companies immediately consult with their unions regarding the establishment of mutually agreed upon and jointly administered employee assistance programs.

I just want to make this clear. Are you recommending that any employment assistance programs that are mandated or otherwise put into place as a result, directly or indirectly, of the current strategy have to be both mutually agreed upon and jointly administered?

• 1000

Mr. Bennett: They must be. For us that was one of the big things that came out of C-105, the Railway Safety Act, and the fifth report was that the railways finally did sit down with us and we did arrive at mutually agreed to but jointly administered. . . That is the important part.

The employer and employees have input into how the employee assistance program operates, and in order for an employee assistance program to work, everyone has to be behind it 100%. We cannot have the company running it because they could just change it at their whim. It has to be jointly agreed to and it has to be jointly administered.

Mr. Kristiansen: On pages 5 and 6, paragraphs 16 and 17—Mr. Nault mentioned this as well—you are talking about the work scheduling problems related to the hour rule in the current regulations. I gather it is your opinion that if the minister and the government sincerely wanted to do something about safety in the transportation industry, we would be much further ahead referring to the recommendations of Justice Foisy than in pursuing the kind of testing program we have seen in the United States in the last while.

Mr. Bennett: I agree with that. I think one of the real faults of the strategy paper is that it does not deal in a real way with the conditions that cause alcohol and drug use on the job, the stress and the many other things that come into it.

Railway employees do not like working in a situation where we are unfit, and we do everything in our power to ensure that we do not. I think the accident records of both major railways indicates that, but there are situations we feel could be improved if people could do go to work in a more regular fashion. I think that was the nuts and bolts of Foisy's recommendations on work scheduling.

Mr. Kristiansen: There was the impression, both generally and within the committee, that most of the railway unions supported certain categories of testing. You make it quite clear that you are unimpressed with any of the testing programs and oppose them in principle, but you also say that if we insist on proceeding with testing it be limited to two conditions.

Mr. Bennett: That is correct. When this committee was holding its hearings on Bill C-105 we said that any testing should only be post-accident and for cause, and it must be tied to an effective EAP. I think an effective EAP is one that

[Translation]

Que les compagnies de chemin de fer consultent immédiatement leurs syndicats en vue de mettre sur pied des programmes d'aide aux employés acceptés de part et d'autre et administrés conjointement.

J'aimerais simplement que vous précisiez ce que vous voulez dire ici. Recommandez-vous que tout programme d'aide aux employés rendu obligatoire ou autrement mis sur pied suite à la stratégie actuelle, soit accepté de part et d'autre et administré conjointement?

M. Bennett: Il le faut. Pour nous, c'est une des choses importantes qui sont sorties du projet de loi C-105, Loi sur la sécurité des chemins de fer, et du cinquième rapport puisque les chemins de fer ont finalement accepté de négocier avec nous un tel programme qui serait administré conjointement. . . C'est ce qui était important.

L'employeur et les employés décident conjointement du fonctionnement de ce programme et pour qu'un tel programme puisse fonctionner, il faut que tout le monde l'appuie à 100 p. 100. Ce ne peut être simplement la compagnie parce qu'elle pourrait évidemment le changer selon ses besoins. Il faut que ce soit accepté de part et d'autre et administré conjointement.

M. Kristiansen: Aux pages 5 et 6, paragraphes 16 et 17—M. Nault en a parlé aussi—vous parlez des problèmes d'horaires liés à la règle concernant les heures de travail contenue dans le règlement actuel. Je suppose que vous estimez que si le ministre et le gouvernement voulaient sincèrement faire quelque chose à propos de la sécurité dans le secteur des transports, il serait bien préférable d'adopter les recommandations du juge Foisy que de poursuivre le genre de programme de tests adopté aux États-Unis depuis quelque temps.

M. Bennett: Oui. Un des gros problèmes de cette fameuse stratégie est qu'elle ne considère pas réellement les situations qui sont à l'origine des problèmes d'alcool et de drogue au travail, c'est-à-dire le stress et beaucoup d'autres facteurs.

Les employés des chemins de fer n'aiment pas travailler lorsqu'ils ne sont pas en forme, et nous faisons tout ce que nous pouvons pour être en forme. Le bilan des accidents des deux grandes compagnies de chemins de fer le prouve même si nous estimons que l'on pourrait encore beaucoup améliorer les choses si les employés pouvaient travailler de façon plus régulière. Je crois que c'est l'essentiel de ce que contenaient les recommandations du juge Foisy sur les horaires de travail.

M. Kristiansen: On a eu l'impression, tant pour ce qui est du grand public que du comité, que la plupart des syndicats des chemins de fer étaient favorables à certaines catégories de tests. Vous dites, pour votre part, qu'aucun programme de tests ne vous semble valable et que vous y êtes par principe opposés. Vous déclarez, d'autre part, que si nous voulons absolument que l'on impose des tests, il faudrait les limiter à deux situations.

M. Bennett: C'est exact. Lorsque le comité tenait ses audiences sur le projet de loi C-105, nous avons déclaré qu'un test ne serait acceptable qu'après un accident et pour un bon motif et qu'il devrait être lié à un véritable

[Texte]

brings a guy back to work once he has gone through the program and is recommended for reinstatement. We believe that any kind of testing should give the person an opportunity to come back to work if he cleans up his act.

The Chairman: It is very clear now. You are totally against random testing, but you support for-cause or post-accident if it is tied into an EAP. That sort of modifies rule G that you mentioned earlier. I am glad you asked that.

Mr. Keyes (Hamilton West): Mr. Bennett, other groups that have come before us have stated that post-accident testing is all well and good, provided there is some justification or just cause established prior to that test. You do not want them coming down and first thing they do is test the engineer or brakeman and then say that he was drunk and that is the reason for this accident. You want some just cause as well, do you not?

That is where I think number 54 falls a little short of other witnesses who have presented their arguments and said "demonstrate just cause then go ahead with it, but do not come in here with the express purpose of that being part of the overall agenda of post-accident testing".

• 1005

Mr. Bennett: We would certainly not stand still for any type of running around and trying to conduct testing, period; however, it is hard for us to nail down that area. When you talk about cause, just cause and post-accident testing, we certainly do not expect that if someone is stung by a bee he will be tested for drugs and alcohol. There will be other occasions on which experience has shown that there will be testing.

The Chairman: Considering the seriousness of the circumstance.

Mr. Bennett: If someone is wandering around in a daze, we certainly expect testing to be done. Here is a good example, which happened in the U.S.. A fire truck ran into a train and they subsequently tested the crew. It was not the type of accident that. . .

The Chairman: We must move on. It was very clear evidence and we only have to clarify these points.

Mr. Kristiansen: With regard to on-the-job experience, I know from experience in my own industry—and I suspect it occurs in other industries, although perhaps concern for safety is more related to transportation—that if an employee suspects he may have a problem, due to medication perhaps, reports that situation to his supervisor, and that supervisor is short of people for crew for maintaining production that day, the employee will often be asked whether he is sure he really has a problem and if he thinks he could come in to work, because the supervisor needs him, regardless of any problem.

[Traduction]

programme d'aide aux employés. C'est-à-dire un programme qui permet à quelqu'un de reprendre son travail au terme du traitement proposé lorsque le responsable fait une telle recommandation. Nous estimons que toute forme de test doit donner à l'intéressé la possibilité de revenir travailler s'il règle son problème.

Le président: C'est maintenant très clair. Vous êtes totalement opposés à tout test au hasard mais vous seriez favorable à des tests pour motif valable ou consécutifs à un accident, à condition qu'ils fassent partie d'un programme d'aide aux employés. Cela modifie un peu l'article G du règlement dont vous parliez tout à l'heure. Je suis content que l'on vous ait posé cette question.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur Bennett, d'autres groupes nous ont déclaré que les tests consécutifs à des accidents étaient une très bonne chose à condition que l'on ait auparavant établi leur justification ou reconnu un motif valable. Vous ne voulez pas que l'on arrive pour faire un test sur le mécanicien ou le serre-freins et qu'on déclare qu'il était saoul et que c'est ce qui explique l'accident. Vous voulez qu'il y ait également un motif valable, n'est-ce pas?

C'est pourquoi je pense que le numéro 54 ne va pas aussi loin que ce que nous ont dit d'autres témoins, qui ont demandé que l'on prouve qu'il y a un motif valable avant de procéder au test plutôt que de déclarer que cela fait partie du programme général de tests consécutifs à un accident.

M. Bennett: Nous ne serions certainement pas d'accord pour que l'on ait des tests à tort et à travers; toutefois, il nous est difficile de préciser exactement les conditions. Lorsque l'on parle de motif, de motif valable et de test consécutif à un accident, cela ne doit certainement pas vouloir dire que si quelqu'un se fait piquer par une abeille, il devra subir un test pour les drogues et l'alcool. Il y a d'autres occasions pour lesquelles on pourrait envisager des tests.

Le président: Selon la gravité des circonstances.

M. Bennett: Si quelqu'un erre dans un état d'hébété total, un test semble certainement justifié. Je peux vous citer un bon exemple qui s'est produit aux États-Unis. Un camion de pompiers est entré dans un train et l'on a obligé l'équipage à subir des tests. Ce n'est pas le type d'accident qui. . .

Le président: Il nous faut avancer. Votre témoignage est très clair, et nous devons simplement vous demander de préciser certains points.

M. Kristiansen: Pour ce qui est de l'expérience au travail, je sais que dans mon propre secteur—et je suppose que c'est la même chose dans d'autres secteurs, même si les problèmes de sécurité sont davantage liés au transport—si un employé craint d'avoir un problème, parce qu'il prend par exemple certains médicaments, et qu'il signale cette situation à son superviseur, et que celui-ci manque de monde pour maintenir la production de la journée, il lui demandera s'il est certain que cela peut poser un problème ou s'il pense qu'il pourrait tout de même travailler parce que, quel que soit le problème, le superviseur a besoin de lui.

[Text]

Is anything done in this regard in the railway industry? What is the incidence of that kind of situation? I am not suggesting that if it happens once in a while, it happens all the time, but is there any safeguard whereby an employee should, either now or later on, report in writing and obtain a response in writing from a supervisor before reporting for work, for his own protection and that of the company?

Mr. Bennett: First, I am not aware of the railways taking that kind of an attitude; however, one of the ways in which it happens in an under-the-table manner is that a worker who does report in with a problem could be subjected to discipline. In other words, if someone books in unfit because he has taken something, the management of the railways could say they are going to take a statement from the employee for being in violation of rule G or for not protecting his work. There have been instances in which they have done so.

So I believe that the unfit clause should be taken care of and that it should be the right of the employee to take that approach. If he has taken medication, he should not be disciplined for doing so. I stressed that view in my presentation.

Mr. Keyes: What opinion does the witness have on implementation of his recommendation 7, for example? Has he discussed the cost factor—the cost to the government—that is involved in such a plan? I assume he is in favour of the government paying for the testing, of course.

Mr. Bennett: I am aware that some of the testing done in the Cadillac area is in the neighbourhood of \$100 for the two tests.

The Chairman: That testing was quite good and we could extend it.

Mr. Keyes: I wanted the witness's opinion.

The Chairman: He is not a doctor; he is only being subjected the test.

Mr. Keyes: I am not asking him that. I am asking him what he... .

The Chairman: Have you paid for a test?

Mr. Keyes: No, I have not.

The Chairman: Then let us proceed to something relevant.

Mr. Bennett: If there are going to be tests, we want the Cadillac test.

The Chairman: Obviously. You want a safe and secure test that is fair to the workers.

Mr. Dionne (Miramichi): Do you have any statistics comparing frequency of accidents between CN and CP and between railway and highway incidents? I am referring to heavy transport vehicles on the highways, not to passenger cars or light trucks.

Mr. Bennett: No, I do not, but one of my concerns is the way in which the strategy paper and the report took the data on transportation accidents and conducted that entire study based on whether so many people admit they used drugs or alcohol,

[Translation]

Est-ce que c'est le genre de choses qui peuvent se produire dans le secteur des chemins de fer? Est-ce que c'est fréquent? Je ne veux pas dire que si cela se produit une fois par hasard, c'est quelque chose de régulier, mais y a-t-il certaines garanties qui permettent à un employé, soit immédiatement soit plus tard, de présenter une déclaration écrite et d'obtenir une réponse écrite de son superviseur avant de se présenter au travail. Une telle protection lui est-elle donnée, ainsi qu'à la compagnie?

M. Bennett: Tout d'abord, je ne sais pas si les chemins de fer adopteraient ce genre d'attitude; par contre, cela peut se faire de façon détournée, en ce sens qu'un employé qui déclare avoir un problème peut être soumis à des mesures disciplinaires. Autrement dit, si quelqu'un se déclare inapte au travail parce qu'il a pris quelque chose, la direction des chemins de fer pourrait déclarer qu'elle va lui demander de confirmer qu'il contrevient à l'article G du règlement et qu'ainsi il ne protège pas son travail. Cela s'est vu.

J'estime donc que l'employé devrait avoir le droit de se déclarer inapte au travail. S'il a pris des médicaments, il ne devrait pas être soumis à des mesures disciplinaires. J'ai d'ailleurs insisté là-dessus dans mon exposé.

M. Keyes: Dans quelle mesure pensez-vous que votre recommandation 7 pourrait être mise en oeuvre? Avez-vous examiné le facteur coût, ce qu'il en coûterait au gouvernement? Je suppose que vous seriez évidemment favorable à ce que ce genre de test soit payé par le gouvernement.

M. Bennett: Je sais que certains des tests de grande qualité coûtent environ 100\$ pour deux tests.

Le président: Ce sont de très bons tests que l'on pourrait probablement développer.

M. Keyes: Je demandais l'avis du témoin.

Le président: Il n'est pas médecin, il est simplement soumis à ce test.

M. Keyes: Ce n'est pas ce que je lui demande. Je lui demande ce qu'il... .

Le président: Avez-vous payé un test?

M. Keyes: Non.

Le président: Alors passons à une question plus pertinente.

M. Bennett: S'il doit y avoir des tests, nous voulons des tests de bonne qualité.

Le président: Évidemment. Vous voulez un test qui ne présente pas de dangers et qui soit juste pour les employés.

M. Dionne (Miramichi): Avez-vous des statistiques permettant de comparer la fréquence des accidents entre le CN et le CP et entre les chemins de fer et les routes? Je parle évidemment des gros véhicules de transport routier et non pas des voitures ou des petits camions.

M. Bennett: Non, mais une des choses qui m'ennuient, c'est la façon dont cette stratégie et ce rapport ont utilisé les données sur les accidents de transport pour étudier simplement si certaines personnes admettaient avoir consommé de la drogue ou de l'alcool.

[Texte]

Mr. Dionne: Do you have an opinion that the so-called substance abuse on the railway is higher than on the highway, again with heavy vehicles? Or can you even make a judgment on that?

Mr. Bennett: No, I really cannot make a judgment between the two, and certainly my friend Mr. Douglas, who is going to follow, would differ if I were to say one or the other. But I can tell you we do not believe there is the kind of use in the railway industry. . . I am not aware of that use. But we are not going to say 100% of our members are drug and alcohol free. I am saying the vast majority. . . and certainly the tests in the U.S. have indicated that 99% of the workers are drug and alcohol free.

I might be playing a little loose, and maybe I should not, with what I said about CN, but certainly some of the testing statistics have shown less than 2% positive out of random testing in the first quarter, January 1 to March 31.

Mr. Dionne: I am sure that is a lot better than what we have on the highway with passenger cars.

Mr. Bennett: Certainly; and that is what my problem was with the Hapren report. They took transportation accidents where substance use was involved, and then they said that is what it is in the transportation industry. I could not agree with that.

Mr. Dionne: Do you have any knowledge or comparison between the two major railways in this country and their accident rates?

Mr. Bennett: Only to say that I understand they are very good. I do not know the exact figures. I know CP ranks as one of the highest in North American, and CN is right behind. I am sure the officials could provide the exact figures for you. I know the safety record for these railways has vastly improved. We work on joint health and safety committees continually to try to improve that.

Mr. Dionne: Is this whole exercise not a reverse of the principle in law of innocent until proven guilty?

Mr. Bennett: I am not a lawyer.

Mr. Dionne: Neither am I.

Mr. Bennett: We talked about this before. Certainly it is my understanding that the way the rule is applied is that if there is any suspicion you are in violation of rule G you are pulled out of service. Then you go through a hearing, etc., to see whether you are actually going to be fired.

Mr. Dionne: So you have to prove yourself innocent?

Mr. Bennett: Yes.

Mr. Dionne: The onus is on the employee?

The Chairman: As you do under the Criminal Code, Mr. Dionne, under charges of drug substance.

Mr. Dionne: No, the principle under the Criminal Code I always thought it was. . . Anyway, it is that you are innocent until you are proven guilty.

[Traduction]

M. Dionne: Avez-vous l'impression que le problème de la drogue ou de l'alcool est plus grave dans le secteur des chemins de fer que dans celui des transports routiers, pour ce qui est des véhicules lourds? Ou pouvez-vous même juger de la situation?

M. Bennett: Non, je ne puis véritablement comparer les deux et je suis certain que M. Douglas, qui va prendre ma suite à cette table, aura un avis différent si je m'aventure à en donner un. Je puis toutefois vous dire que nous ne pensons pas que l'on abuse ainsi de l'alcool et de la drogue dans les chemins de fer. . . du moins à ma connaissance. Nous ne pouvons toutefois pas dire que 100 p. 100 de nos membres ne consomment ni drogue ni alcool. Je dis simplement que la grande majorité. . . et les tests effectués aux États-Unis ont révélé que 99 p. 100 des employés ne consomment ni drogue ni alcool.

Peut-être que je prends quelques risques que je ne devrais pas prendre après ce que j'ai dit sur le CN, mais certains des résultats des tests ont montré que moins de 2 p. 100 des tests faits au hasard au cours du premier trimestre, du 1^{er} janvier au 31 mars, ont été déclarés positifs.

M. Dionne: Je suis sûr que c'est beaucoup mieux que ce que nous avons sur les routes avec les voitures particulières.

M. Bennett: Certainement; et c'est le problème que j'ai eu avec le Rapport Hapren. Ils ont utilisé les statistiques sur les accidents de transport et ont considéré le nombre de cas où il y avait eu consommation de drogues ou d'alcool pour généraliser les relations de cause à effet.

M. Dionne: Connaissez-vous les chiffres et pouvez-vous comparer les deux grandes compagnies de chemin de fer canadiennes pour ce qui est des accidents?

M. Bennett: Je crois que les bilans sont assez bons dans les deux cas. Je n'ai pas les chiffres exacts. Je sais que le CP se classe parmi les premiers en Amérique du Nord et que le CN arrive tout juste après. Je suis certain que les dirigeants de ces compagnies pourraient vous donner des chiffres exacts. Je sais aussi que les bilans sont bien meilleurs qu'ils ne l'étaient. Nous travaillons continuellement au sein de comités mixtes chargés de la santé et de la sécurité afin d'améliorer encore nos résultats.

M. Dionne: Est-ce que tout cet exercice ne va pas complètement à l'encontre du principe selon lequel on est innocent tant que l'on a pas été trouvé coupable?

M. Bennett: Je ne suis pas avocat.

M. Dionne: Moi non plus.

M. Bennett: On en a déjà parlé. Il est certain qu'il me semble que l'idée est que si l'on a l'impression que quelqu'un enfreint l'article G du règlement, on le suspend. Il y a ensuite une audience, etc., pour voir si l'on va ou non véritablement le renvoyer.

M. Dionne: Il faut donc prouver son innocence?

M. Bennett: Oui.

M. Dionne: C'est à l'employé de la prouver?

Le président: Tout comme dans le cas d'une accusation liée à la drogue aux termes du Code criminel, monsieur Dionne.

M. Dionne: Non, j'ai toujours pensé qu'aux termes du Code criminel, . . . en tout cas, on est innocent tant que l'on a pas été trouvé coupable.

[Text]

The Chairman: Except for certain drug charges.

Mr. Dionne: Yes, the breathalyser.

The Chairman: Well, that too. But I am talking about drugs. Anyway, let us not argue about it.

Mr. Bennett: Even with the breathalyser there is just cause.

The Chairman: There is a definitely a presumption in drug-related charges under the Criminal Code that does not normally apply to most criminal cases.

Thank you, Mr. Bennett. I compliment you on your brief. I found your specific relation to paragraphs and the highlighting in your summary did make it more meaningful than getting into pages and then trying to pin-point the sentence or paragraph in a large sentence. I think this is the first time your brotherhood has done it that way, and it is a little more helpful for the members. It saved a lot of questions.

Mr. Keyes: Did he do this two years ago?

The Chairman: No, it was a little different two years ago.

Mr. Kristiansen: The brief has one other point I just realized all of us have missed. There is a recommendation that testing laws require the setting up of a completely separate operation from the normal clinical work. That is paragraph 52. I have not heard that before, and I am wondering what the rationale is for that.

• 1015

Mr. Bennett: There can be problems with testing. They have found in the States—

The Chairman: You do not want to mix them up.

Mr. Bennett: That is right. But one of the other things was that the people who were doing the testing were testing for medical tests, diabetes, etc., and they were not forensically trained, if that is the proper way to say that. The lab itself was not geared to doing the type of testing needed to be done. That has been a recommendation, I believe, adopted in the States, but I do not know what the experience is now here in Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Bennett, for your presentation and the brief.

The next witness is Mr. Douglas, who is here on behalf of the Canadian Conference of Teamsters.

Mr. Ron Douglas (Legislative Director, Canadian Conference of Teamsters): Thank you, Mr. Chairman, and committee members.

Our union speaks on behalf of 95,000 teamsters in Canada. We are the dominant union in the trucking industry, with some 30,000 drivers, mechanics, warehouse and office personnel. We also represent about 2,000 workers in the bus

[Translation]

Le président: Sauf dans le cas de certaines accusations liées à la drogue.

M. Dionne: Comme l'alcootest.

Le président: Cela aussi, c'est vrai. Je parle toutefois de la drogue. En tout cas, ce n'est pas la question qui nous importe.

M. Bennett: Même avec l'alcootest, il y a un motif valable.

Le président: Aux termes du Code criminel, pour ce qui est des accusations liées à la drogue, il est certain qu'il y a une présomption qui ne s'applique pas normalement aux affaires criminelles.

Merci, monsieur Bennett. Je vous félicite de votre mémoire. La façon dont il est structuré et le résumé sont très utiles et beaucoup plus parlants que de longs discours. C'est, je crois, la première fois que votre syndicat présente les choses de cette façon, et je veux vous dire que c'est beaucoup plus pratique pour nous. Cela nous a évité beaucoup de questions.

M. Keyes: Cela avait-il été présenté de cette façon il y a deux ans?

Le président: Non, c'était un peu différent.

M. Kristiansen: Le mémoire présente une autre chose que nous avons tous manquée. Il recommande que les lois sur les tests exigent que l'on mette sur pied un service entièrement distinct des services médicaux normaux. C'est le paragraphe 52. C'est quelque chose que je n'avais pas encore entendu recommander, et je me demande si vous pourriez nous expliquer votre raisonnement.

M. Bennett: Les tests peuvent poser des problèmes. On a constaté aux États-Unis. . .

Le président: Il ne faut pas tous les mélanger.

M. Bennett: C'est exact. Mais il y a aussi le fait que les gens qui effectuent ces tests faisaient des tests médicaux, pour le diabète, etc., et n'avaient pas de formation médico-légale, si je puis m'exprimer ainsi. Le laboratoire lui-même n'était pas équipé pour faire le type de test nécessaire. Je crois que c'est une recommandation qui a été adoptée aux États-Unis, mais je ne sais pas ce qu'il en est actuellement au Canada.

Le président: Merci, monsieur Bennett, de votre exposé ainsi que de ce mémoire.

Le prochain témoin est M. Douglas, qui représente la Conférence canadienne des teamsters.

M. Ron Douglas (directeur des services législatifs, Conférence canadienne des teamsters): Merci, monsieur le président.

Notre syndicat représente 95,000 routiers syndiqués au Canada. Nous sommes le plus gros syndicat des transports routiers puisque nous comptons quelque 30,000 conducteurs, mécaniciens, employés d'entrepôt et de bureau. Nous

[Texte]

industry and a couple of hundred in the aviation and related industries. Not all of these people fall within the federally regulated sector, and not all of them are in safety-sensitive positions. But for those who are, the government substance use strategy is a matter of real concern, and of course the drug testing component is of concern to all of our membership and to the entire labour movement.

Our position is quite simple. We are in full agreement with the minister's stated objective, which is to improve transport safety. We agree with many of the remedial and preventive measures he proposes. Where we disagree very strongly is in the area of mandatory drug testing. We view any form of drug testing as unnecessary, unprincipled, and unworkable. As a strategy, we think it is so seriously flawed that it will jeopardize the important objective we all endorse, which is a safer and more productive transportation system. Through your committee, we are urging the minister to reconsider the drug testing component of his strategy.

Before getting to drug testing, I just want to say a few words about safety and government consultation. Safety is a priority with our union. Our contracts contain a great many safety provisions that have been negotiated over the years; all of them were obtained for a price, which we paid at the bargaining table. We had to trade things off to get them. So we are serious about safety. We have participated in joint ventures with government and industry aimed at improving safety. For example, we took part in over two years of deliberations with the CCMTA, the Canadian Council of Motor Transport Administrators, with the result that we now have a comprehensive national safety code for motor carriers.

As a transport union we feel we have a mandate not only to promote safe working conditions for our own members, but we must also ensure that our members do not endanger the travelling public. I want to assure the committee that we are committed to taking whatever action is necessary when we are dealing with real safety hazards, and this applies to driver impairment, whether it is due to substance abuse or to any other factor that jeopardizes safety. We are just as concerned about the truck drivers we meet going down the highway and the pilots we fly with as you folks are. That is basically why we agreed to co-operate with Transport Canada last year when they requested our assistance in conducting a national survey on drug and alcohol use in the transport industry. If there is a problem, we need to know about it, and we want to have a say in what is to be done about it.

[Traduction]

représentons aussi 2,000 employés de l'industrie des autobus et quelques centaines dans le secteur de l'aviation et d'autres secteurs connexes. Tous ces gens-là n'appartiennent pas forcément au secteur réglementé par des organismes fédéraux et n'occupent pas tous des postes liés à la sécurité. Pourtant, pour ceux qui sont assujettis à la réglementation fédérale, cette stratégie du gouvernement les inquiète beaucoup, tout comme les tests de dépistage de drogues inquiètent tous nos membres ainsi que tout le mouvement syndical.

Notre position est très simple. Nous acceptons pleinement l'objectif du ministre, qui est d'améliorer la sécurité dans les transports. Nous acceptons beaucoup des mesures de prévention et d'amélioration qu'il propose. Là où ne sommes pas du tout d'accord, c'est lorsqu'il parle de tests de dépistage obligatoires pour les drogues. Nous estimons que toute forme de dépistage de drogues est inutile, immorale et inapplicable. Nous jugeons, d'autre part, que c'est une stratégie tellement mauvaise qu'elle ira à l'encontre de l'objectif important que nous acceptons tous et qui est des services de transport plus sûrs et plus productifs. Nous invitons donc instamment le ministre à réviser l'élément de sa stratégie qui porte sur les tests de dépistage de drogues.

Avant d'y revenir, j'aimerais dire quelques mots sur la sécurité et la consultation menée par le gouvernement. La sécurité est pour notre syndicat une priorité. Nos conventions contiennent beaucoup de dispositions touchant à la sécurité, que nous avons négociées au cours des années; elles nous ont toutes coûté cher à la table de négociations. Nous avons dû abandonner certaines choses pour qu'elles soient incluses dans nos conventions. Nous attachons le plus grand sérieux à la sécurité. Nous avons participé à des programmes mixtes avec le gouvernement et le patronat en vue d'améliorer la sécurité. Par exemple, nous avons participé à plus de deux ans de délibérations avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé pour aboutir à un véritable Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers.

À titre de syndicat dans ce secteur, nous estimons devoir non seulement promouvoir des conditions de travail ne présentant pas de danger pour nos membres mais également veiller à ce que nos membres ne mettent pas les voyageurs en danger. Je puis assurer le comité que nous sommes déterminés à prendre toutes les mesures nécessaires lorsqu'il s'agit de situations réellement dangereuses, notamment lorsque des conducteurs conduisent après avoir consommé des drogues ou de l'alcool ou toute autre chose qui puisse menacer la sécurité. Nous nous préoccupons tout autant que vous des conducteurs de camions que nous rencontrons sur les routes et des pilotes avec lesquels nous circulons. C'est essentiellement la raison pour laquelle nous avons convenu l'année dernière de collaborer avec Transports Canada lorsque le ministère nous a demandé de l'aider à mener une enquête nationale sur la consommation de drogues et d'alcool dans le secteur des transports. S'il existe un problème, il faut le savoir et nous voulons pouvoir participer à la solution au problème.

[Text]

[Translation]

• 1020

That marked the beginning of a consultation process that brings us here today. This committee should understand that something went badly wrong with this consultation and it merits your attention.

At the beginning, Transport Canada consulted openly with labour. We made important contributions to the design of the survey, and we actively encouraged our members to participate in it. It was successful, in no small measure, due to our input and co-operation.

In exchange, we secured an important commitment from Transport Canada, which was that we would be consulted on the survey results and we would be given an opportunity to get our input to the minister before any policy options were formulated. We were repeatedly assured that these consultations would take place, and these assurances were in the form of a written agreement between labour and Transport Canada. We have documented this commitment in some detail in our submission because we feel very strongly about it. Labour is in the business of making commitments. We do not just make them; we keep them.

But Transport Canada did not honour their commitment to us. No consultations took place. My union learned of the survey results and the minister's strategy after he tabled it in the House. The Canadian Labour Congress was notified on the day it was tabled. No consultation, no input, nothing—despite a solemn and often-repeated and written commitment from Transport Canada.

By acting in this manner, the minister has done serious harm to the consultation process between labour and government, and I think he has also seriously damaged the credibility of the strategy he is proposing. It is our conclusion that this is due to the nature of the survey findings and their failure to support the government's predetermined policy on drug testing. The policy simply does not stand up to a rational examination, so it appears the minister just decided to forgo any further consultation with people who did not share his views, such as us.

With respect to the members of this committee, we do not regard what we are doing here today as consultation. We find ourselves arguing against a bad government policy, one that was hatched in secret, and to us this is an uphill struggle all the way. It may be this government's idea of consultation, but it certainly is not our idea of consultation.

Turning to the survey findings, I would urge the staff of this committee to give careful attention to the complete findings, not just the 44 pages that show up in that integrated report but the full 1,200 pages of companion reports. That is where the real picture emerges as to the nature and scope of substance use in the transportation industry.

What are the key findings? The recreational use of alcohol and drugs by transport workers is the same as in the general population. Alcohol is the substance most frequently used, followed by medications. Street drugs are the least

C'était l'amorce d'une concertation qui nous a amené ici aujourd'hui. Le comité devrait comprendre que cette concertation a mal tourné, et qu'il devrait s'y intéresser.

Au départ, Transports Canada a consulté ouvertement les travailleurs. Nous avons contribué activement à la conception de l'étude et nous avons incité nos membres à y participer. Elle a réussi en partie grâce à notre apport et à notre coopération.

En contrepartie, nous avons obtenu de Transports Canada que le ministère s'engage à nous consulter sur les résultats de l'étude et à nous donner l'occasion d'intervenir auprès du ministre avant que toute mesure soit prise. On nous a répété à maintes reprises que nous allions être consultés, et ces engagements ont pris la forme d'une entente écrite entre les syndicats et Transports Canada. Nous en avons parlé en détail dans notre mémoire, car la question nous tient beaucoup à cœur. Dans le domaine de la gestion du personnel, on prend toujours beaucoup d'engagements. Nous ne nous contentons pas d'en prendre; nous honorons ceux que nous prenons.

Or, Transports Canada n'a pas honoré ses engagements envers nous. Il n'y a pas eu concertation. Mon syndicat a eu connaissance des résultats de l'étude et de la stratégie du ministre après leur dépôt à la Chambre. Le Congrès du travail du Canada en a été informé le jour du dépôt. Malgré l'engagement écrit et réitéré de Transports Canada, il n'y a eu ni concertation, ni contribution des syndicats.

En agissant ainsi, le ministre a considérablement nui à la concertation entre les travailleurs et le gouvernement, et je pense également qu'il a sérieusement entamé la crédibilité de la stratégie qu'il propose. Nous estimons, en conclusion, que cette situation est due à la nature des constatations de l'étude, qui ne corroborent pas la politique que le ministère avait déjà arrêtée en matière de tests. Cette politique ne résiste pas à une étude rationnelle; il semble donc que le ministre ait décidé de renoncer à toute consultation avec ceux qui, comme nous, ne partageaient pas son point de vue.

En ce qui concerne les membres du comité, nous ne considérons pas que l'exercice d'aujourd'hui relève de la concertation. Si nous intervenons contre une mauvaise décision gouvernementale, élaborée en secret, c'est pour nous un combat très pénible. C'est peut-être là la conception de la concertation pour le ministère, mais ça n'est certainement pas la nôtre.

Pour en revenir aux constatations de l'étude, j'invite instamment le personnel du comité à les étudier en détail, non pas à partir des 44 pages du rapport intégré, mais en prenant connaissance des 1,200 pages des rapports d'accompagnement. C'est là qu'on voit vraiment apparaître la nature et la portée de l'alcoolisme et de la toxicomanie dans les transports.

Quelles sont ces constatations? Que les travailleurs des transports consomment de l'alcool et de la drogue pour se divertir dans les mêmes proportions que l'ensemble de la population. La consommation d'alcool est la plus fréquente,

[Texte]

frequently used substances. This is hardly surprising, and it tells us absolutely nothing about transport safety. If anything, it is probably comforting to know that transport workers are just like the rest of us.

As for the use of substances in the workplace or just prior to going to work, cough and cold medications are the most frequently used substances, at around 10%; alcohol is next, at 5%; and street drugs are the least frequently used substances, with less than 1% reporting use at or before going to work.

If you take the time to go through the various reports commissioned by Transport Canada, you can put this into perspective. In absolute terms, drug use at work is reported by 0.4% of all the workers surveyed. In relative terms, alcohol is reported 15 times more frequently than drug use and the use of medications is reported almost 25 times more frequently than drug use. These findings do not even remotely suggest a drug problem in the transportation industry. If you want to see a problem here that requires some kind of a solution, it is the use of alcohol and medications, not drugs.

When workers were asked about the safety impact of their use of substances at work, very few transport workers reported any negative effects; it was around 2.5%. Hangovers were cited as the most common problem, followed by the effects of medications. Drug use was the least frequently cited source of negative effects on safety. Again, when you put this in perspective, negative safety effects from drug use were almost non-existent. They were reported by 0.1% of all the respondents. That is a total of 27 people out of 18,000 surveyed. In relative terms, negative effects of coming to work with a hangover were reported almost 20 times more often than effects from drug use, and negative effects of medications were reported over 10 times more than for drug use.

• 1025

When these people were asked if substance use ever contributed to accidents or dangerous situations, the results are just the same. Incidents involving drug use were reported by two-tenths of 1% of all the respondents. In relative terms, incidents involving alcohol were reported four times more frequently than for drugs, and incidents involving medication, of all things, were reported three times more frequently than incidents involving drugs.

So everywhere you look in these reports the results are the same. Drug use has the least impact of any substance on safety, and that impact is almost infinitely small. The question still arises as to the need to reduce even this small impact by way of some kind of program.

[Traduction]

suivie par celle des médicaments. La consommation des drogues illicites est moins fréquente. Il n'y a pas à s'en étonner, mais l'étude ne nous renseigne absolument pas sur la sécurité dans les transports. Il est du moins réconfortant de savoir que les travailleurs des transports ne sont pas différents du reste de la population.

Quant à l'alcoolisme et à la toxicomanie dans le contexte du travail, les médicaments contre la toux et le rhume sont les produits les plus fréquemment consommés, dans une proportion de 10 p. 100. L'alcool arrive ensuite, avec 5 p. 100. Les drogues illicites sont moins souvent consommées; 1 p. 100 des travailleurs interrogés ont déclaré en consommer avant ou pendant le travail.

Si vous prenez le temps d'étudier les différents rapports commandés par Transports Canada, vous pouvez mettre ces résultats en perspective. En termes absolus, 0,4 p. 100 de tous les travailleurs consultés ont déclaré consommer de la drogue au travail. En termes relatifs, la consommation d'alcool et de médicaments est respectivement 15 fois et près de 25 fois plus fréquente que celle de la drogue. Ces constatations ne font nullement apparaître un problème de drogue dans les transports. S'il existe dans ce domaine un problème nécessitant une forme quelconque d'intervention, c'est la consommation d'alcool et de médicaments, et non pas la consommation de drogues.

Lorsqu'on a interrogé les travailleurs sur les conséquences de leur consommation au travail pour la sécurité, très peu d'entre eux, soit environ 2,5 p.100, ont fait état d'effets négatifs. Le problème le plus souvent mentionné était celui de la «gueule de bois», suivi par les effets des médicaments. La consommation de drogues est arrivée en dernière position parmi les causes d'effets négatifs sur la sécurité. Encore une fois, si on met ces résultats en perspective, on ne constate pratiquement aucun effet négatif de la consommation de drogues sur la sécurité. Ces effets n'apparaissent que chez 0,1 p. 100 de l'ensemble des répondants. Cela donne un total de 27 employés sur les 18,000 interrogés. Par comparaison, les effets négatifs de la «gueule de bois» et des médicaments ont été mentionnés respectivement 20 fois et 10 fois plus souvent que ceux de la drogue.

Lorsque l'on a demandé à ces employés si leur consommation d'alcool, de drogues ou de médicaments avait favorisé des accidents ou des situations dangereuses, les résultats ont été identiques. Deux dixièmes de 1 p. 100 des répondants ont fait état d'incidents liés à la consommation de drogues. Par comparaison, les incidents liés à la consommation d'alcool ont été signalés quatre fois plus souvent, et les incidents liés à la consommation de médicaments de toutes sortes, trois fois plus souvent que les incidents liés à la consommation de drogues.

Les résultats sont donc les mêmes dans l'ensemble de ces rapports. Les effets de la consommation de drogues sur la sécurité sont inférieurs à ceux des autres substances, et de surcroît, ils sont très peu considérables. Reste à savoir s'il faut quand même réduire ces effets infimes par un programme quelconque.

[Text]

Since we are concerned with safety here, rather than a moral crusade against drugs, surely the answer must lie in a sense of priorities. If we look just at the impact of substance use, it is clear that alcohol and medications pose far greater risks than drugs. They should be priority targets. But a drug testing program does not target these things, and it does not come anywhere near dealing with them.

If we look a bit beyond substance use, which I would urge this committee to do, we can identify all kinds of higher priority risks to safety we should be doing something about, such as fatigue brought on by overly long hours of service, the high numbers of defective trucks that are found in virtually every roadside check that has ever been done, poor maintenance practices, lack of enforcement, not enough air traffic controllers—the list goes on and on and on. When you look at all of these real and pressing safety problems, surely we can find some better targets than drugs and some more sensible safety programs than drug testing.

This brings me to the issue of government responsibility. Clearly the research does not identify a drug problem, nor does it even remotely suggest a safety problem that warrants drug testing for transport workers.

Given the research and the minister's failure to honour his commitment to consult with us, we feel safety is not his main concern. It is readily apparent to all interested parties that the minister's strategy is being driven by the U.S. drug testing rules and our government's desire to achieve the easiest possible form of compliance with respect to our trans-border operations. What we have is an international trade policy being disguised as a transportation safety policy.

Aside from the dishonesty involved here, we have two broad concerns about this. First, by tabling his substance-use strategy in the House, with all of the accompanying media coverage, the minister has created a false impression that there is a drug problem in our transportation system. This is grossly unfair to the transport work force. What is worse, he has given everyone of us something to be apprehensive about each time we step on an airplane or go out on our highways. This is simply unacceptable from a minister whose mandate is to safeguard the safety of a system, the workers who run it, and the public who use it.

Second, by proposing a virtual copy of the U.S. rules, he has abandoned the option of developing a constructive, socially responsible, made-in-Canada solution to whatever problem we may have. Instead, he has committed Canadian workers to a jingoistic, moralistic, American crusade against drugs. We do not need to import this crusade into Canada, not in our transportation system, and not into any other Canadian industry.

[Translation]

Comme il nous importe davantage de favoriser la sécurité que de participer à une campagne vertueuse contre les drogues, nous estimons qu'il faut définir correctement les priorités. Si l'on considère simplement les conséquences de la consommation des diverses substances, il est évident que l'alcool et les médicaments présentent un danger bien supérieur à celui des drogues. Ils devraient donc devenir des cibles prioritaires. Mais le problème de dépistage ne les concerne pas.

Si l'on veut bien regarder au delà des problèmes d'alcoolisme et de toxicomanie, comme nous invitons le comité à le faire, on remarque toutes sortes de dangers pour la sécurité qui nécessitent une intervention, comme la fatigue due à l'accumulation excessive des heures de travail, le nombre élevé des camions en mauvais état détectés par les vérifications surprises, le mauvais entretien, le contrôle insuffisant du respect de la réglementation, la pénurie de contrôleurs de la navigation aérienne, etc. Si l'on considère tous ces problèmes urgents et réels de sécurité, on constate qu'il y a bien d'autres choses que des tests de dépistage de la drogue pour favoriser la sécurité.

Voilà qui m'amène à la question de la responsabilité du gouvernement. De toute évidence, la recherche n'a pas fait apparaître de problèmes de drogues, pas plus qu'elle ne suggère l'existence d'un problème de sécurité justifiant que l'on soumette les travailleurs des transports à des tests de détection de la drogue.

Compte tenu de la recherche et du fait que le ministre n'a pas honoré ses engagements en matière de consultation, nous estimons que la sécurité n'est pas sa principale préoccupation. Toutes les parties intéressées estiment que la stratégie du ministre a pour origine les règles américaines sur le dépistage de la drogue, ainsi que le souci de notre gouvernement d'assurer le plus facilement possible le respect des règles américaines dans nos activités internationales. Il s'agit ici d'une politique commerciale internationale, que l'on voudrait faire passer pour une politique en matière de la sécurité dans le domaine des transports.

Indépendamment de sa malhonnêteté, ce procédé me semble contestable pour deux raisons. Tout d'abord, en déposant sa stratégie à la Chambre devant les journalistes, le ministre a donné l'impression qu'il existait un problème de drogues dans les transports. C'est tout à fait injuste pour les travailleurs des transports. Qui plus est, chacun de nous va maintenant s'inquiéter chaque fois que nous prendrons l'avion ou l'autoroute. C'est tout simplement inacceptable de la part d'un ministre qui a pour mandat de sauvegarder la sécurité des réseaux de transport, de leurs employés et de leurs usagers.

Deuxièmement, en proposant une copie conforme des règles américaines, il a renoncé à l'élaboration d'une solution constructive, socialement responsable et spécifiquement canadienne à nos éventuels problèmes. Il a préféré engager des travailleurs canadiens dans la campagne moralisante des Américains contre la drogue. Nous n'avons pas besoin d'importer cette campagne au Canada, ni dans le transport, ni dans d'autres secteurs d'activités.

[Texte]

To this point I have argued that drug testing is unnecessary and unprincipled, so let me just wrap up very quickly by making a few comments as to why it is also unworkable.

First, drug tests tell us nothing about a worker's performance or his level of impairment, if any. They only tell us whether or not he has used a drug at some unspecified time in the past. If I smoke a marijuana cigarette after work on Friday, the effects are gone within a couple of hours, but a drug test at work will find it in my system next week, even though I am in no way impaired while I am at work. The same is true for most of the other street drugs. This kind of testing serves no useful purpose as a responsible safety measure.

• 1030

Second, there is considerable concern about the accuracy of drug tests. I am sure this committee has heard more about false positives and cross-reactions and poppy seed than it ever wanted to know. So I will not belabour this one any further.

Then there is the important issue of human rights. Drug testing is a clear invasion of a worker's right to privacy. Also, the prospect of entire work forces having to prove they are drug-free runs counter to our basic tenet of justice, which presumes innocence rather than guilt. Surely if the minister wishes to suspend the application of such fundamental rights for transport workers he should be required to produce sound and reasonable evidence that some larger public good is being served by it. It is not good enough simply to utter the magic word "safety" and then ignore all his own department's research.

Finally, there is the great reservoir of mistrust and ill-will the minister is going to tap into with his drug testing program. I think this is the real tragedy, because there is a great deal of common ground between workers, their unions, and management over the rest of the minister's strategy. We are all committed to safety. We do not condone the use of alcohol and drugs at work. We fully endorse improved education and employee-assistance programs aimed at preventing and remedying drug dependencies and alcohol dependencies and the kinds of problems that are associated with them. This is all common ground between labour, business, and government. It is a sound basis for developing co-operative ventures aimed at improving both the safety and the productivity of our transportation system.

We are going to miss this opportunity unless the minister can be persuaded to withdraw his punitive and unwarranted drug testing program. It is going to drive a wedge between government, labour, and business. It will be counterproductive. It will do nothing to improve safety. We are urging this committee to recommend its removal.

[Traduction]

Jusqu'ici, j'ai voulu surtout indiquer en quoi les tests de dépistage de la drogue étaient inutiles et non justifiés, mais je voudrais maintenant indiquer rapidement pourquoi ils sont également inapplicables.

Tout d'abord, les tests de dépistage ne donnent aucune indication sur les rendements d'un employé, ni, le cas échéant, sur le degré d'affaiblissement de ses facultés. Ils ne font que révéler si l'employé a, à un moment donné, consommé de la drogue. S'il a fumé une cigarette de marijuana vendredi soir après le travail, les effets de la drogue se sont dissipés au bout de quelques heures, mais un test de dépistage au travail donnera tout de même des résultats positifs au cours de la semaine suivante, même si les facultés de l'employé ne sont nullement affaiblies. Il en va de même pour la plupart des autres drogues illégales. Ce genre de test ne présente aucun intérêt du point de vue de la sécurité.

Ensuite, on n'est pas du tout certain de l'exactitude des tests de dépistage des drogues. Je suis certain que vous avez déjà dû trop entendre parler de faux positifs, de contre-réactions et de graines de pavot. Je ne m'appesantirai donc pas sur la question.

Il y a aussi cet élément important que sont les droits de la personne. De toute évidence, les tests de dépistage empiètent sur les droits personnels des individus. L'idée de forcer des groupes entiers de travailleurs à prouver qu'ils n'ont pas consommé de drogue est tout à fait contraire aux principes fondamentaux de la justice, qui veulent qu'une personne soit innocente tant qu'elle n'a pas été reconnue coupable. Si le ministre tient à faire abstraction de ces droits fondamentaux dans le cas des travailleurs des transports, il faudrait qu'il puisse au moins prouver de façon raisonnable qu'il y a de l'intérêt public en général. Il ne suffit pas d'invoquer le mot magique de «sécurité» pour ensuite ne pas tenir compte de toutes les recherches de son propre ministère.

Enfin, avec son programme de dépistage des drogues, le ministre va ouvrir les vannes d'un important réservoir de mécontentement. Et c'est là que se situe la véritable tragédie car les travailleurs, leurs syndicats et l'administration sont loin d'être en désaccord sur le reste de la stratégie du ministre. Nous sommes tous pour la sécurité. Nous sommes contre l'usage d'alcool et de drogues au travail. Nous sommes pour un système d'éducation et des programmes d'aide aux employés pour lutter contre les divers types d'accoutumance, à l'alcool, aux drogues et tous les problèmes qui y sont associés. Sur ces points-là, les travailleurs, l'administration et le gouvernement sont tous d'accord. C'est une base solide sur laquelle on pourrait travailler en coopération et améliorer la sécurité et la productivité de notre système de transport.

Or, on ne profitera pas de cette occasion si l'on ne réussit pas à convaincre le ministre de supprimer son programme de dépistage punitif et injustifié. Ce programme va devenir un facteur d'aliénation pour le gouvernement, les travailleurs et les administrations. Il ne fera rien pour améliorer la sécurité, au contraire. Nous prions instamment ce comité de recommander qu'il soit abandonné.

[Text]

Mr. Dionne: Mr. Douglas, it is a very succinct and powerful presentation you have made here this morning. How does all of this fit into the Canadian Charter of Rights and Freedoms, in your opinion?

Mr. Douglas: Not being a lawyer, I cannot answer that. But I would be most surprised if one of the labour unions or a central body does not issue a challenge on it.

One thing I am aware of is that our major industry organization, the Canadian Trucking Association, is not content even to have that kind of challenge made. They are proposing to you folks that the Charter be suspended and the human rights legislation also be suspended, not because some large public good such as safety is served by it but because these guys say they cannot afford to get hung up in legal challenges. What can you say when somebody comes to you with that kind of contemptuous attitude about the rights of workers?

I certainly hope it is going to be challenged. I would certainly urge you to disregard the Canadian Trucking Association's plea to suspend the application of our rights in this matter.

Mr. Dionne: Is this a witch-hunt?

Mr. Douglas: I think it was just a very stupid thing the CTA said, and it probably should have known better. The Canadian Trucking Association's main pitch is, whatever we have to do to keep our trans-border operations safe—so the Americans will not say, you cannot come in here without being drug tested—and we will do anything; give us drug testing so we can solve that problem. That is all they care about. It is not a witch-hunt on their part.

Mr. Dionne: Just because they are stupid, does that mean the government has to be too?

Mr. Douglas: I would certainly urge you not to be, if anyone is predisposed that way.

Mr. Dionne: I believe you referred to this proposal as “a trade policy being disguised as a safety policy”. Would you elaborate on that a little, please.

Mr. Douglas: As you know, this Canadian strategy the minister is proposing is a virtual carbon copy of the rules that are going into effect in the U.S.

Mr. Dionne: But we have seen that from this government in many instances.

Mr. Douglas: It is free trade all over again: whatever their policies are, we are going to have the same. We have been told by the Americans that we have to come up with some form of drug testing so our drivers and our pilots can continue to operate into the U.S. At the outset of these negotiations with the U.S., my understanding was that Transport Canada was taking a fairly sound and firm position that we will develop our own made in Canada policy here, based on whatever this survey shows us. If it shows there is not a safety problem, we are not necessarily going to adopt U.S. style rules.

[Translation]

M. Dionne: Monsieur Douglas, voilà un exposé très succinct et particulièrement convaincant. À votre avis, comment tout cela s'intègre-t-il à la Charte canadienne des droits et libertés?

M. Douglas: N'étant pas avocat, je ne saurais vous répondre. Mais je serais tout à fait surpris si un des syndicats ou des organismes nationaux ne contestaient pas le programme.

En tout cas, je sais qu'un des organismes les plus importants de notre industrie, l'Association canadienne des camionneurs, n'a même pas l'intention de se contenter de cette contestation. Ils vous proposent de suspendre la Charte et de suspendre la législation relative aux droits de la personne, non pas au nom de la sécurité du public, mais bien parce qu'ils ne veulent pas se perdre dans les dédales de contestations juridiques. Comment réagissez-vous face à un tel mépris pour les droits des travailleurs?

Pour ma part, j'espère qu'il y aura des contestations. Vous devez absolument ignorer la requête de l'Association des camionneurs, qui vous demande de suspendre l'application de nos droits.

M. Dionne: C'est une chasse aux sorcières?

M. Douglas: Je pense qu'il s'agit surtout d'une déclaration particulièrement stupide de la part de l'association, qui aurait dû réfléchir un peu plus avant de parler. La position principale de l'association est la suivante: quelles que soient les mesures nécessaires pour assurer la libre circulation transfrontalière, il faut tout faire pour que les Américains ne puissent pas dire: vous ne pouvez pas venir de côté-ci sans avoir passé un test de dépistage des drogues. Donc, qu'on nous fasse passer ce test et qu'on n'en parle plus. C'est tout ce qui les intéresse. Il ne s'agit pas d'une chasse aux sorcières.

M. Dionne: Ce n'est pas parce qu'ils sont stupides que le gouvernement doit l'être également.

M. Douglas: Effectivement, si vous aviez des velléités dans ce sens, je vous prie instamment de ne pas y donner suite.

M. Dionne: Vous avez dit que cette proposition, officiellement axée sur la sécurité, était en réalité une politique commerciale. Pouvez-vous développer votre pensée?

M. Douglas: Comme vous le savez, cette stratégie canadienne que nous propose le ministre est le calque virtuel de règles qui sont actuellement en vigueur aux États-Unis.

M. Dionne: Mais ce n'est pas la première fois que ce gouvernement procède de cette façon.

M. Douglas: C'est encore une fois le libre-échange: quelles que soient leurs politiques, nous adopterons les mêmes. Les Américains nous ont dit que nous devons instaurer une forme de dépistage des drogues pour que nos camionneurs et nos pilotes puissent continuer à traverser la frontière. Au début de ces négociations avec les États-Unis, j'avais cru comprendre que Transports Canada avait adopté une position ferme et raisonnable, qu'on avait l'intention de d'élaborer nos propres politiques, ici même au Canada, en se fondant sur les résultats de cette enquête. D'après ces résultats, il n'y a pas de problème de sécurité et rien ne nous oblige à nous inspirer des règles américaines.

[Texte]

• 1035

Unfortunately, there have been major changes at Transport Canada, and it seems the new crowd has just rolled over and told the Americans, here it is; if you want drug testing in Canada, you have it. In fact, in a brief conversation I had with one of the U.S. Department of Transportation officials two weeks ago I was advised that they were absolutely astounded by Transport Canada's position, that they gave in so easily. It is free trade all over again, as far as I am concerned.

Mr. Dionne: Yes, except there is nothing very free about it.

You were assured of consultation, you said at the beginning of your remarks, and all of a sudden there was no further consultation. You have speculated on why that was. Did your organization, during that period when there was seeming consultation, have serious disagreements with the government on its approach?

Mr. Douglas: We had some disagreement early on. We voiced our objections, and Transport Canada accommodated them. They made changes to the survey based on our recommendations. The best promise they could make was that we would get to consult further, once the results were in. They would not just interpret them the way they wanted to, but we would have our say as to what they really meant. Further, we would get an opportunity to express our views to the minister. We were very fearful of exactly what has happened, that they would find results that do no support drug testing and that are somehow being interpreted as supporting drug testing. That is what we were trying to avoid by getting this commitment from Transport Canada.

Mr. Dionne: I have a personal reason, of course, for being here today and asking these questions with regard to the movement of goods by truck, because one of my brothers was killed in a truck accident. He was a heavy-truck driver. I still do not know what happened. Actually, the incident occurred in the United States, but he was no less dead because he was killed in the United States.

Do you have an opinion on the number of accidents or the frequency of accidents that may be caused in this country because of the dreadful state of the highways in Canada in many provinces, particularly the smaller provinces that just cannot afford to build the kind of highways we need today because of the prohibitive cost of highway construction?

Mr. Douglas: I would agree that the state of the highway system is a real problem and, as you know, our entire infrastructure is—

Mr. Dionne: Wearing out.

Mr. Douglas: —deteriorating rapidly, and the money is just not there to do it.

Mr. Dionne: You should try driving through New Brunswick.

Mr. Douglas: It is easier for me to put my finger on a related problem, which is the immense amount of power that has been given to shippers in North America under deregulation, which basically forces trucking companies and

[Traduction]

Malheureusement, des changements importants ont été apportés à Transports Canada et, apparemment, la nouvelle équipe vient de faire marche arrière et de dire aux Américains: si vous voulez un programme de dépistage au Canada, vous l'aurez. En fait, il y a deux semaines, j'ai discuté avec un des responsables du ministère des Transports américain qui m'a dit que, là-bas, on était renversé de l'attitude adoptée par Transports Canada, renversé de voir que nous allions céder aussi rapidement. Cela ne fait pas de doute, nous sommes revenus au libre-échange.

Mr. Dionne: Oui, malheureusement, il n'y a pas grand-chose de libre là-dedans.

Au début de votre intervention, vous nous avez dit qu'on vous avait promis des consultations et que, du jour au lendemain, il n'y avait plus eu de consultations. Vous vous êtes demandé la raison de ce retournement. Est-ce que pendant cette période de consultation apparente, votre organisme a eu un différend grave avec le gouvernement quant à sa démarche?

Mr. Douglas: Il y a eu des divergences d'opinions au début. Nous avons manifesté nos objections et Transports Canada en a tenu compte. L'enquête a été modifiée à la suite de nos recommandations. Tout ce qu'on pouvait nous promettre, c'est que de nouvelles consultations auraient lieu lorsque les résultats seraient connus. On nous promettait de ne pas interpréter ces résultats librement mais de nous laisser donner notre avis sur leur signification. On nous promettait également de nous laisser parler au ministre. Nous craignons justement ce qui s'est produit, que les résultats ne justifient pas le dépistage des drogues et qu'on les manipule dans l'autre sens. C'est ce que nous voulions éviter en obtenant ces promesses de la part de Transports Canada.

Mr. Dionne: J'ai des raisons très personnelles d'assister à cette séance et de vous poser des questions au sujet des transports par camion. En effet, un de mes frères a été tué dans un accident de camion. Il conduisait un gros camion, et je ne sais toujours pas comment cela s'est produit. En fait, l'accident a eu lieu aux États-Unis mais il n'en pas moins mort pour autant.

Est-ce que vous savez combien d'accidents qui se produisent dans ce pays sont causés par l'état déplorable des routes dans de nombreuses provinces, en particulier les petites provinces qui n'ont pas les moyens de construire les routes dont nous avons vraiment besoin et qui sont devenues horriblement cher à construire?

Mr. Douglas: Je sais que l'état des routes est un problème grave et, comme vous le savez, toute notre infrastructure. . .

Mr. Dionne: Se détériore.

Mr. Douglas: . . .se détériore très rapidement et nous n'avons pas d'argent pour y remédier.

Mr. Dionne: Vous devriez essayer de circuler au Nouveau-Brunswick.

Mr. Douglas: Il m'est plus facile de parler d'un problème connexe, celui des pouvoirs énormes qui ont été conférés aux compagnies de transport nord-américaines avec la déréglementation. En effet, cette situation force les

[Text]

their drivers to do a lot of things that are unsafe. They are scrambling so hard to make a buck that this leads to deferring maintenance on a vehicle, running longer hours than even are allowed under our safety code.

Mr. Dionne: Higher speeds.

Mr. Douglas: Yes. There is sound evidence that in the deregulated sectors there are more accidents, more violations. I think it is just a result of the competitive pressures in that system, where it is now totally market driven and driven by shippers.

• 1040

Mr. Kristiansen: Mr. Douglas, I thank people for briefs all the time, but this one, which I had a chance to read over the weekend while I was travelling back and forth on the plane, is the most comprehensive, the most detailed, and it almost makes it hard to ask questions, but there are a few anyway because it deals with the subject so carefully and logically and documents everything.

There is something I want to be sure of, which you document and which others have not. Others have mentioned the breakdown in the consultation process that was required not only by the many verbal commitments and letters but in fact by a signed written agreement with the department.

I just want to make sure there is no misinterpretation, or if in fact a misinterpretation can occur. There is no way, according to that written agreement, you feel it could be interpreted that this process of consultation going on here could, by any stretch of the imagination, be the consultation referred to in the agreement. I am sure somebody is going to bring that up at some point. I cannot see how it could be, but I—

Mr. Douglas: The deputy minister has already tried that one on us and none of the labour people sitting around the table bought it. When we are told, and given a commitment in writing, that we will have consultation prior to policy options, and now find ourselves sitting at this table arguing against a bad policy option that we did not get consulted on, that we had no input on, the department just has no credibility on this one.

The real problem with this is that we consult with a great many government agencies, and with some we have a very good, productive relationship. This kind of stuff just really harms that relationship. How are you going to trust government officials when they treat you that way? It is a disservice to all of you.

Mr. Kristiansen: I wanted to be clear, because I was sure we were going to get that defence, and it has been tried already.

Mr. Douglas: There is no mistake in my mind that it is a violation of a solemn commitment.

Mr. Kristiansen: You stated, and I think that so far the evidence tends to agree, that this is more a trade strategy than a safety strategy. I think you have documented that allegation rather well.

[Translation]

compagnies de transport et leurs conducteurs à faire beaucoup de choses qui sont dangereuses. Ils ont aujourd'hui tant de mal à faire face à la concurrence qu'ils négligent l'entretien des véhicules et qu'ils roulent beaucoup plus longtemps que notre Code de sécurité ne l'autorise.

M. Dionne: Et plus vite.

M. Douglas: Oui. Les preuves existent, les secteurs déréglementés donnent lieu à plus d'accidents, à plus de violations des règles. La concurrence exerce des pressions accrues, et les seules règles qui restent sont celles du marché et des compagnies.

M. Kristiansen: Monsieur Douglas, j'ai l'habitude de toujours remercier les témoins pour leur mémoire, mais je dois dire que le vôtre, que j'ai eu le temps de lire en fin de semaine dans l'avion, est le plus exhaustif, le plus détaillé que nous ayons reçu, si bien qu'il ne reste pas beaucoup de questions à vous poser, car vous avez traité votre sujet logiquement et parfaitement documenté votre position.

Vous mentionnez une chose que les autres n'ont pas mentionnée et que j'aimerais vous voir préciser. D'autres témoins nous ont parlé d'une interruption des consultations qui avait été prévues, pas seulement verbalement mais également par écrit et aux termes d'une entente signée avec le ministère.

Je veux m'assurer que je vous ai bien compris et qu'il n'y a pas de malentendu possible. Si l'on considère cette entente écrite, vous pensez qu'il n'est absolument pas possible de confondre ces consultations qui sont en cours et les consultations dont il était question dans l'accord. Je suis certain que la question va être posée un jour ou l'autre. Je ne vois pas comment c'est possible, mais...

M. Douglas: Le sous-ministre a déjà essayé de nous jouer ce tour-là, mais les représentants syndicaux qui étaient là ne se sont pas laissés faire. En effet, on nous avait donné des promesses écrites, on nous avait promis des consultations avant la mise en place de la politique et voilà que nous nous retrouvons autour d'une table à protester contre une politique regrettable sur laquelle on ne nous a pas consultés et à laquelle nous n'avons pas participé. Dans ce cas-là, il est impossible de prendre le ministère au sérieux.

Le problème, c'est que nous consultons un grand nombre d'organismes gouvernementaux et, dans certains cas, nous avons des relations excellentes, très productives. Ce genre de chose ne fait rien pour améliorer la situation. Comment peut-on faire confiance au gouvernement quand on est traité de cette façon-là? Cela ternit votre réputation à tous.

M. Kristiansen: Je vous ai demandé de préciser car je savais que cet argument serait invoqué, et vous me dites que cela a déjà été fait.

M. Douglas: J'en suis absolument persuadé, c'est une promesse solennelle qui n'a pas été tenue.

M. Kristiansen: Vous avez dit, et le fait semble le confirmer, qu'il s'agissait plus d'une stratégie commerciale que d'une stratégie axée sur la sécurité. Dans ce cas-là également, je pense que vous avez soumis des preuves.

[Texte]

One of the things we are going to be faced with, as is the government, as is your own industry and your own members, is the what-if situation, that if we do not comply with the U.S. regulations they are attempting to impose on us, on Europe and the rest of the world, what are our options in terms of meeting or challenging the U.S. demand in order to preserve jobs and business for our companies and our workers?

Mr. Douglas: I think that is really the bottom-line question on this thing. As a labour negotiator I think I would not have offered the U.S. our bottom line, which is just a total giving them their own rules, without a little more skirmishing with them and a little more involvement of the industry and the representatives of the work force.

I do not know why you would bother going through this comprehensive study—we agree this is the best thing that has been done on this subject, and the department is to be complimented for that—if you are going to ignore the results and say it is not a safety problem but, look, we are prepared to develop employee assistance programs and take all the necessary steps to insure that when our guys run into the U.S. they are every damn bit as safe as the U.S. drivers, if not more. Drug testing does not do that.

Mr. Kristiansen: So we stand by our guns, based on the evidence that we have, and simply say, whatever problem you think you have, we know we do not have it. At least all the evidence we gathered during this comprehensive period suggests that we do not have it.

Mr. Douglas: We have an alcohol problem, no doubt about it. Let us sit down and develop a program that deals with it, so that when our guys run into the U.S. they are not going to come up against that kind of problem.

In any event, whatever we do, let us not sell out until we get down to the final strokes. It is the same as the damn Free Trade Agreement. They just kept giving stuff away and giving stuff away until there was not much left.

Mr. Kristiansen: I have to agree. It is a funny way to bargain, and we seem to be making a habit of it.

Mr. Douglas: I am glad we do not do that or we would be out of business.

• 1045

Mr. Kristiansen: On pages 23 and 24 you deal with some of the particular technical problems having to do with drug testing itself. On page 24, under "Accuracy", you refer to the Tennessee study, for instance. I wonder if you could amplify that and any of the reasons, and also if you have any examples.

Are you aware of the Conrail crash in the United States? It has been a very well-publicized one in which strong allegations were made.

[Traduction]

Nous allons tous, le gouvernement, votre industrie et vos membres devoir répondre à une question: que se produira-t-il si nous ne respectons pas les règlements américains qu'on essaie de nous imposer, qu'on essaie également d'imposer à l'Europe et au reste du monde? Quelles sont nos options face aux exigences des États-Unis, que pouvons-nous faire pour préserver nos emplois et nos compagnies, pour protéger nos travailleurs?

Mr. Douglas: En fin de compte, c'est vraiment la question qui importe. En tant que négociateur syndical, je n'aurais pas offert aux Américains une position minimum—ce qui revient à accepter leurs règles—du moins pas sans avoir lutté un peu plus avec eux, pas sans avoir fait intervenir l'industrie et les représentants des travailleurs.

Je ne vois pas pourquoi vous vous donnez la peine de mener à bien cette étude exhaustive—nous sommes d'accord pour reconnaître que c'est la meilleure chose qui ait été faite et le ministère mérite des félicitations—si vous avez l'intention de ne pas tenir compte des ses résultats et de prétendre que la sécurité ne pose pas de problème mais qu'on est prêt à mettre sur pied des programmes d'aide aux travailleurs et à prendre toutes les mesures nécessaires pour que nos travailleurs soient aussi en sécurité que les Américains lorsqu'ils passent de l'autre côté de la frontière. Ce n'est pas avec les tests de dépistage qu'on y parviendra.

Mr. Kristiansen: Nous restons donc sur nos positions en nous fondant sur les preuves accumulées, et nous continuons à dire: vous pensez peut-être qu'un problème existe, mais nous savons que ce n'est pas le cas. En tout cas, toutes les indications recueillies pendant cette période semblent confirmer cela.

Mr. Douglas: L'alcool pose un problème, cela ne fait aucun doute. Discutons donc de ce problème, élaborons un programme pour y faire face et pour s'assurer qu'il n'y aura pas de difficulté quand les camions passent de l'autre côté de la frontière.

Et de toute façon, quoi que nous fassions, ne vendons pas les meubles tant qu'on ne sera pas certain de bien connaître la situation. C'est la même chose pour cette damnée entente sur le libre-échange. On a vendu tous nos meubles jusqu'à ce qu'il ne reste pratiquement rien.

Mr. Kristiansen: Je dois dire que je suis d'accord avec vous. C'est une drôle de façon de négocier et, apparemment, nous sommes en train d'en prendre l'habitude.

Mr. Douglas: Si nous conduisions nos affaires de cette façon-là, nous ferions vite faillite.

Mr. Kristiansen: Aux pages 23 et 24, vous parlez de problèmes techniques particuliers posés par les tests de dépistage. À la page 34, sous le titre «Exactitude», vous parlez de l'étude qui a été faite au Tennessee. Pourriez-vous développer votre pensée, nous citer les raisons et, éventuellement, nous donner des exemples.

Êtes-vous au courant du déraillement de Conrail aux États-Unis? On en a beaucoup parlé et des accusations sérieuses ont été portées.

[Text]

Mr. Douglas: Not really.

Mr. Kristiansen: It was one of the most publicized cases in the United States. This is what was shocking about it—

The Chairman: He is not familiar with it. He is also here on behalf of the motor traffic and you are talking about a railway accident.

Mr. Kristiansen: It is a railway accident, but it has a lot to do with the case for drug testing in transport in the United States. The major testing laboratory in that publicized case was found guilty of fraud and admitted to fraud later, and that was one of the most highly publicized cases.

The Chairman: But he says he is not familiar with it.

Mr. Kristiansen: Do you have any other examples that are any great cause for concern, and particularly could you amplify on some of the real accuracy concerns you have with the testing methods available?

Mr. Douglas: In the trucking industry, as you know, in the U.S. the rules are going into effect. Our international union in the States has found that, at least in the initial stages, very few laboratories were competent to deal with the testing properly and there was great difficulty in getting them certified to do it properly.

I would expect that we would be faced with exactly the same problem here in Canada, but at the moment I would be surprised to find that these competent labs exist to take on this kind of program.

Mr. Bjornson (Selkirk): I have been fortunate enough to have some spare time so I could slip in and listen to what is going on in the committee, but to start I would like to make some comments.

I have been a parliamentarian only since the last election. I spent 25 in the construction industry, on the tools and up into the management level. In working through western and northern Canada our particular industry was very dependent on trucking, and I would like to restrict to that because I feel it would be unfair to comment on anybody else.

In the early stages—and this goes back to roughly the late 1960s and 1970s—the truck drivers used to pride themselves on being able to put a lot of hours in, and they did. They worked very hard, and they were not tied to either alcohol or drugs. But lately there almost was a point where they would brag about the ability to put in a lot of hours, and I think they had been putting in a lot of hours because they had the ability through various chemicals that seemed to pick them up.

I am somewhat concerned about the fact that you quickly ran through your members in saying it was a small percentage. I truly believe—and I am not trying to be critical but to be factual—in the fact that for the same half dozen

[Translation]

M. Douglas: Pas vraiment.

M. Kristiansen: C'est un des accidents dont on a le plus parlé aux États-Unis. C'est justement ce qui était tellement choquant. . .

Le président: Le témoin n'est pas au courant; il est là pour nous parler des transports par camion et vous nous parler d'un accident de chemin de fer.

M. Kristiansen: Il s'agit d'un accident de chemin de fer, mais lié de près au dépistage des drogues dans le secteurs des transports aux États-Unis. Le principal laboratoire de test impliqué dans cette affaire a été accusé et reconnu coupable de fraude et a plus tard reconnu qu'il y avait eu fraude. C'est un des cas dont on a le plus parlé.

Le président: Mais notre témoin n'est pas au courant.

M. Kristiansen: Avez-vous d'autres exemples inquiétants et, en particulier, pouvez-vous nous parler des préoccupations que vous avez en ce qui concerne l'exactitude des méthodes de dépistage?

M. Douglas: Comme vous le savez, dans l'industrie du camionnage, ce sont les règles américaines qui vont entrer en vigueur. Notre syndicat international aux États-Unis s'est aperçu que très peu de laboratoires, du moins dans les premiers temps, étaient vraiment équipés pour effectuer les tests comme ils devraient l'être et qu'on avait beaucoup de mal à obtenir qu'ils acquièrent les compétences nécessaires.

J'imagine qu'au Canada nous allons nous heurter exactement au même problème et, pour l'instant, je serais étonné qu'un laboratoire existe, qui puisse se charger de ce genre de programme.

M. Bjornson (Selkirk): Comme j'avais un peu de temps de libre, j'ai décidé de venir voir ce qui se passait au comité et, pour commencer, j'aimerais faire certaines observations.

Je suis au Parlement depuis les dernières élections seulement et avant cela, j'ai travaillé dans le secteur de la construction pendant 25 ans, d'abord sur le terrain et ensuite dans l'administration. J'ai travaillé dans l'ouest et dans le nord du Canada, des régions où notre industrie dépend beaucoup du camionnage, et mes observations se limiteront à ces secteurs—là car je saurais difficilement parler de ce qui se passe ailleurs.

Au début, c'est-à-dire vers la fin des années 60 et pendant les années 70, les camionneurs se vantaient de pouvoir travailler pendant de longues heures, et ils le faisaient souvent. Ils travaillaient très fort et ils n'avaient pas de problèmes d'alcoolisme ou de drogue. Mais ces derniers temps, quand ils se vantent de pouvoir travailler pendant des heures très longues, j'ai l'impression que c'est souvent parce qu'ils ont absorbé certaines substances chimiques pour maintenir leur énergie.

Vous avez examiné la situation de vos membres et vous avez décidé qu'il s'agissait d'un petit pourcentage, mais cette réaction m'inquiète un peu. Je suis convaincu, et je ne veux pas critiquer mais seulement me fonder sur les faits, que

[Texte]

fellows who used to be able to come up to talk to Dave Bjornson, electrician, about being able to have whatever—uppers I think was what they used to talk about, they used to be with them—today if I were to walk up as Dave Bjornson, parliamentarian, there would be completely different attitudes. So I am somewhat concerned about whether or not you actually get factual some things even within your own labour group. It is a concern of mine.

In my involvement with some volunteer work, one of the things we found with people who break the law is that it is not necessarily the penalty that causes them to stop breaking the law; it is more the chance of being caught—whether it be shoplifting or the minor matter of youngsters dealing with alcohol. I say “minor”, but it is actually far more serious. The penalty is not what they are concerned about; it is how they avoid being caught. The fact that they may be caught easily is a far bigger deterrent than whatever the penalty is if they do get caught. Do you have any feelings on that particular concept?

• 1050

Mr. Douglas: Just taking your total remarks, I think we are all familiar with all the anecdotes from the people we run into who will tell us there is a drug problem in the trucking industry or an alcohol problem, that people are popping pills to stay awake, and that kind of business. But this is precisely why Transport Canada did this study: so we would not have to rely on anecdotal evidence, we would rely on sound scientific evidence, which clearly indicates this a tiny, tiny problem—and I am not even prepared to call it a problem—in the transportation industry.

But even if you are correct and there are a significant number of people running long hours, taking pills, and bragging about how many hours they can put in, to me that is a hell of a good argument for getting some proper hours of service for truck drivers in this country. The U.S. has 10. We have 13, and we had to lobby the western provinces like crazy even to get them to enforce what we had. Think about it: 13 hours a day, day in and day out virtually every day of the year, are a lot of hours to be driving a truck. But there are lots of people out there who are actually running to the maximum and others who are running over it. If I were interested in enforcement and making people fearful of getting caught, that is where I would put my money, not on drug testing.

Mr. Bjornson: To get back to the long hours, I just happen to be friends with a lot of people who are career truck drivers. There are some very, very good people, and they are very serious about their jobs. Some have their own equipment. Some work for big companies. In discussing the hours, there is a concern, because even the fellows I do not believe in getting involved with any abuse do look for longer hours. They just feel they can put more hours in at their jobs.

You made comments about the fact that your bargaining group, the drivers or whatever they happen to group themselves in, and management are stressing the fact that they want to get into programs that capture or correct whatever the abuse happens to be, whether it be alcohol or drugs. They obviously have not been successful.

[Traduction]

cette demi-douzaine de bonshommes qui venaient jadis se vanter auprès de Dave Bjornson, électricien, qu'ils carbureraient au remontant auraient aujourd'hui une attitude totalement différente devant Dave Bjornson, parlementaire. Dans ces conditions, je me demande si vous réussissez toujours à obtenir les faits quand vous parlez à vos travailleurs. Je suis loin d'en être certain.

Il m'est arrivé de faire du bénévolat, et je me suis aperçu que lorsque les gens enfreignent la loi, quand ils cessent de le faire, c'est souvent à cause de la perspective d'être pris; et cela, qu'il s'agisse de vol à la tire ou d'infraction mineure liée à l'alcool chez les jeunes. Quand je dis «mineure», entendons-nous, je sais que c'est beaucoup plus grave. Ce n'est pas la peine qui les inquiète, mais bien la possibilité d'être pris. L'idée d'être pris les inquiète beaucoup plus que la peine qu'ils risquent d'encourir s'ils le sont. Que pensez-vous de cette notion?

M. Douglas: D'une façon générale, nous avons tous entendu des anecdotes de gens qui prétendent qu'un problème de drogue existe dans l'industrie du camionnage, ou encore un problème d'alcool, que les gens avalent des pilules pour rester éveillés, etc. Et c'est justement la raison qui a poussé Transports Canada à faire cette étude, pour que nous ne soyons plus forcés de nous en tenir à ces anecdotes, pour que nous ayons des bases scientifiques solides; et cette étude indique clairement que c'est un problème minime, en réalité même pas un problème, du moins dans l'industrie des transports.

Mais même si vous avez raison et s'il y a un certain nombre de personnes qui roulent pendant de longues heures, qui avalent des pilules et qui se vantent ensuite du nombre d'heures qu'elles peuvent faire, c'est à mon avis, un argument particulièrement convaincant pour améliorer les horaires des camionneurs. Aux États-Unis, c'est 10 heures maximum; ici, c'est 13, et encore, nous avons dû faire des pieds et des mains dans l'Ouest pour obtenir que cette règle soit acceptée. Réfléchissez: 13 heures par jour, jour après jour, pratiquement toute l'année, ça fait beaucoup d'heures pour conduire un camion. Et pourtant, il y a beaucoup de gens qui en font le maximum, et d'autres qui dépassent ces horaires. Si nous voulons absolument faire quelque chose, c'est à ce niveau-là qu'il faut agir, et pas en dépistant les drogues.

M. Bjornson: Pour revenir aux longs horaires, il se trouve que je connais personnellement beaucoup de camionneurs professionnels. Il y en a beaucoup d'excellents, beaucoup qui prennent leur travail très au sérieux. Certains ont leur propre camion, d'autres travaillent pour de grosses compagnies. Quand ils discutent des horaires, c'est toujours un problème, parce que même les gens qui, à mon avis, ne prennent pas de drogue, travaillent pendant de longues heures. Ils ont l'impression qu'ils peuvent le faire.

Vous avez dit que vos unités de négociation, qu'il s'agisse des conducteurs ou des différentes catégories qui forment des groupes, et le patronat soulignent le fait qu'ils veulent adopter des programmes et s'attaquer aux abus, qu'il s'agisse d'alcool ou de drogues. De toute évidence, jusqu'à présent ça n'a pas réussi.

[Text]

What do we do? I am asking what we do to come up with something that is successful without being too aggressive. I do not believe we should be aggressive, but gosh... There was a comment that someone was killed in an accident and they narrowed it down to a drug or alcohol, whatever it happened to be. We have to come up with something where we challenge these people to want to stay within the guidelines or within the law.

Mr. Douglas: I would suggest to you that where employee assistance programs have been implemented they have been highly successful; and not just highly successful, but they basically give the employer a good return on his money. I think for every buck he puts into it he gets 10 or 15 back in increased productivity.

The problem is that they have been introduced in a rather spotty manner. In my organization we must have a couple thousand different bargaining units and we probably have only 100 that have employee assistance programs. So in this context, if you want to legislate a program that is likely to do some good, by all means go ahead and legislate employee assistance programs.

Mr. Bjornson: In other words, you are suggesting that maybe when the minister does start drafting legislation this should be part of the consideration, that if you own a company a certain request should be put upon the employer as well as on the employee.

Mr. Douglas: I would say that should not be part of the legislation, that should be the major part of the legislation. It certainly should not be a companion to drug testing. That should be the focus.

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas, for your presentation and for answering the questions. The brief, as Mr. Kristiansen said, certainly covers many of your general points in more detail and will be studied by the committee as we deliberate on this problem. You certainly did document in more detail the correspondence on the background of the study, and that is most interesting.

• 1055

Our next witness is Federal Express.

Ms Lisa Elliott (Manager, Employee Communications, Federal Express Canada Ltd.): Thank you, Mr. Chairman. With me is Suzanne Gaal, Senior Manager of Personnel; and Dr. Larry Page of Federal Express Corporation based in Memphis. We wanted to give you both sides of what we do.

We would like to thank the standing committee for allowing us the opportunity to comment on the strategy on substance use and safety-sensitive positions in Canadian transportation. The reason we are here today is because of the implications that making drug testing mandatory would have on our employees. We are here to seek out information and also, hopefully, to be of some assistance by offering first-hand experience of administering a drug-testing program in another country.

[Translation]

Que faut-il faire? Je vous demande ce que nous devons faire qui soit efficace sans être excessif? Il faut éviter les excès, mais Seigneur... Quelqu'un a été tué dans un accident et on a fini par déterminer que c'était attribuable à une drogue ou à l'alcool, je ne sais plus. Il faut trouver un moyen de forcer ces gens-là à respecter les directives ou la loi.

M. Douglas: Je vous assure que les programmes d'aide aux employés qui ont été mis en place ont remporté un grand succès. En outre, ils se sont avérés pour l'employeur, ils se sont avérés très rentables. Je pense que pour chaque dollar investi, l'employeur a un gain de productivité de 10\$ ou 15\$.

Le problème, c'est que ces programmes ont été jusqu'à maintenant assez clairsemés. Dans mon organisation, nous devons avoir 2,000 unités de négociation, dont 100 seulement doivent avoir des programmes d'aide aux employés. Dans ces conditions, si vous voulez adopter une loi pour imposer ces programmes, n'hésitez pas, faites-le.

M. Bjornson: Autrement dit, quand le ministre commencera à rédiger une loi, vous pensez qu'il devrait aborder également ce domaine et exiger que l'employeur, et non pas seulement l'employé, prenne certaines mesures.

M. Douglas: À mon avis, cela ne devrait pas constituer un détail de la loi, mais plutôt un élément majeur de la loi. Et en tout cas, il n'est pas question de tests de dépistage.

Le président: Merci, monsieur Douglas, pour votre intervention et pour avoir répondu à nos questions. Comme M. Kristiansen l'a dit, votre mémoire aborde beaucoup de domaines très en détail et nous l'étudierons au cours de nos discussions. Vous nous avez fourni une documentation très complète sur la toile de fond de l'étude, quelque chose qui nous intéresse particulièrement.

Notre témoin suivant est *Federal Express*.

Mme Lisa Elliott (gérante, Communications avec les employés, Federal Express Canada Ltd.): Merci, monsieur le président. Je suis accompagnée de Suzanne Gaal, administrateur du personnel, ainsi que de M. Larry Page, de *Federal Express Corporation*, une société dont le siège social se trouve à Memphis. Nous avons voulu vous soumettre une double perspective.

Nous tenons à remercier le comité permanent de nous avoir invité à donner notre opinion sur la stratégie de lutte contre la toxicomanie et sur les occupations du secteur des transports qui posent un problème du point de vue de la sécurité. Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est à cause des implications pour nos employés d'un système de dépistage des drogues obligatoire. Nous sommes là pour recueillir des informations et aussi, nous l'espérons, pour vous aider en vous parlant d'un système de dépistage que nous administrons dans un autre pays.

[Texte]

I would like to take this first opportunity of telling you that Federal Express Canada does not have any kind of program in place to test our people for either drugs or alcohol. We are not even in the developmental stages of creating such a program. When the Minister of Transport announced Transport Canada's strategy to combat drug and alcohol use in our industry, we believed it was our obligation to our employees to find out as much as possible about the strategy and to offer our insights into this issue.

Federal Express Canada is committed to providing a drug-free workplace. Our personnel manual, handbook, and employee communications programs support this position through clearly written policies that are communicated to every employee from the time they join the company until the time they leave it. We believe that Federal Express Canada adheres to strict guidelines to help ensure the safety of our customers, employees, and the general public. Federal Express Canada policies and procedures are designed to respect the rights and feelings of our employees and customers.

Our corporate philosophy, "people, service, profit", is founded on the principle that if we take care of our people, they will provide the service, and the profit will take care of itself. Because of this deep-rooted corporate culture, we believe we can promote a safe and drug-free workplace without compromising our humane principles with or without the framework of government mandated testing. Therefore, we are not advocating the passage of legislation making drug or alcohol testing compulsory in Canada. Federal Express Canada does, however, support any government or private initiative to improve safety rules and regulations, both within the transportation industry and outside.

Larry Page is here to give you an insider's view of how an existing testing plan is being implemented. There are a number of elements he will be talking about, including employee confidence in the process, cost, and the implementation process. Everyone should be aware that this is not a program to be undertaken without a great amount of research and deliberation.

Before Larry gets started, I would like to draw your attention to a change on page 7, the last paragraph under "Laboratory". That sentence should read:

To date, after thousands of tests, we have not had a false positive.

And Larry will get into this subject in much more detail.

Dr. Larry Page (Senior Safety Specialist, Federal Express Corporation): Thank you for the opportunity to be here to talk about our program in the United States. It has been a time-consuming program. We are very proud of the program, and I am glad to be here to talk to you about it.

In November of 1985 we implemented a fitness-for-duty policy, which is essentially our drug policy. We began pre-employment drug testing and for cause—we call it reasonable suspicion.

[Traduction]

Je profite de cette première occasion pour vous dire que *Federal Express Canada* n'a pas actuellement de programme de dépistage des drogues ou de l'alcool. En fait, nous n'avons même pas commencé à élaborer un tel programme. Quand le ministre des Transports a annoncé la stratégie de Transports Canada pour lutter contre les drogues et l'alcool dans notre industrie, nous avons cherché à nous informer le mieux possible sur cette stratégie et nous avons offert de partager nos connaissances à ce sujet.

Federal Express Canada est en faveur d'un milieu de travail libre de drogues. Notre manuel du personnel, nos directives et nos programmes de communication avec les employés rappellent cette position grâce à des politiques très claires qui sont régulièrement communiquées à tous les employés depuis le moment où ils arrivent jusqu'au moment où ils quittent la compagnie. *Federal Express Canada* applique des directives très strictes pour favoriser la sécurité de ses clients, de ses employés et de l'ensemble du public. Les politiques et les procédures de *Federal Express Canada* sont là pour respecter les droits et les sentiments des employés et des clients.

Notre devise, «personnes, service, bénéfices», est fondée sur le principe que si nous traitons bien nos employés, ils assureront le service, et les bénéfices iront de soi. Pour nous, c'est une conviction bien ancrée et nous croyons pouvoir ménager un milieu de travail sûr et sans drogue, sans compromettre nos principes humanitaires en présence ou en l'absence d'un système de dépistage gouvernemental. Par conséquent, nous ne réclamons pas l'adoption d'une loi qui rendrait le dépistage des drogues ou de l'alcool obligatoire au Canada. Toutefois, *Federal Express Canada* est en faveur des initiatives publiques ou privées qui pourraient être prises pour améliorer les règlements de sécurité, que ce soit dans l'industrie des transports ou ailleurs.

Larry Page va maintenant vous expliquer comment un programme de dépistage fonctionne actuellement. Il vous parlera de plusieurs éléments de ce programme, par exemple de la confiance que le système inspire chez les employés, des coûts et du processus d'application. Il faut se rendre compte que ce genre de programme ne peut être mis en place sans des recherches approfondies et de longues réflexions.

Mais avant que Larry ne commence, j'attire votre attention sur une modification à la page 7, dans le dernier paragraphe intitulé «Laboratoire». Cette phrase devrait se lire:

Jusqu'à présent, après des milliers de tests, nous n'avons encore eu aucun faux positif.

Mais Larry va traiter cette question beaucoup plus en détail.

M. Larry Page (spécialiste de la sécurité, Federal Express Corporation): Merci pour cette invitation à parler de notre programme et de la façon dont il fonctionne aux États-Unis. C'est un programme qui exige beaucoup de temps, nous en sommes très fiers et je suis heureux de pouvoir vous en parler aujourd'hui.

En novembre 1985, nous avons adopté une politique sur le conditionnement physique, une politique qui est en réalité notre politique en matière de drogues. Nous avons commencé par des tests de dépistage à l'embauche et également en cas de soupçon raisonnable.

[Text]

In December of last year the DOT mandated that certain industries—the ones we are regulated by are the Federal Aviation Administration and the Federal Highway Administration—must provide drug-free workplace programs; that you have to develop a drug policy as well as education—one hour of education to all employees and then one hour of education to supervisors or managers over those covered employees. I will mention covered employees over and over again. That is people who are covered by the regulations.

• 1100

December 18 the FAA did mandate that the plan must be put in place, and we have approximately 6,000 covered employees who fall into that group. They are pilots, flight attendants, flight instructors, ground instructors, flight-testing personnel, aircraft dispatchers, people who do weight and balance of the aircraft, preventive maintenance—those are aircraft mechanics—security screening, which essentially means pre-boarding screening, and air traffic controllers.

It mandates that you must do pre-employment testing of all employees who apply that are in covered positions. You must do periodic exams. Under the FAA, the only people who have to have a periodic exam are crew members, pilots. They hold medical certificates. A captain has to have one every two years and other crew members once a year.

The mandated law says you must test that person the first medical they have. You have the option in the second year to drop the periodic exam, because you will be at 50% random at that point, and we choose to do that at Federal Express. Again, random is 25% of your employee base. So 25% of the 6,000 employees are tested on a monthly basis. That means every day, 24 hours a day, someone is subject to random testing.

By the 12th month of this year, we must be at 50% compliance, which subsequently rolls over into next year at 50%, meaning that 50% have to be annualized at a random rate of 50%. How this works is that every person is assigned a number and they are put in a computer. It is like a roll of the dice. Any person's name can come up whenever we pull the information from the computer. So far, some individuals have been randomly tested twice already. It is possible that someone could be tested six or seven times in a year, and it is possible that no one would be tested at all in that period of time. It is strictly a roll of the dice.

Post-accident testing applies only to aircraft. That means there are certain regulations you have to follow. Once an accident does occur, though, we ask that our safety personnel, our legal department and myself, be involved in determining whether we will do testing at that point.

For cause or reasonable suspicion, we use the same situation. We have trained our managers, and we ask our managers to observe behaviour. We look at performance issues. If they look impaired, obviously you want to document

[Translation]

En décembre dernier, le ministère des Transports a obligé certaines industries—celles qui nous régissent sont l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) et l'Administration fédérale des routes (FHA)—à mettre en place des programmes de lutte contre la drogue en milieu de travail. On a exigé l'adoption de politiques relatives aux drogues et de programmes éducatifs—une heure de formation pour tous les employés et également une heure pour tous les administrateurs et surveillants de ces employés réglementés. Je reviendrai à plusieurs reprises sur ces employés réglementés; ce sont ceux qui sont touchés par la réglementation.

Le 18 décembre, la FAA a ordonné la mise en place du plan et nous avons environ 6,000 employés qui font partie de ce groupe. Il y a les pilotes, les agents de bord, les instructeurs au sol et en vol, le personnel d'essai en vol, les régulateurs du trafic, ceux qui s'occupent de l'équilibrage du chargement des avions, ceux qui sont chargés de l'entretien préventif, c'est-à-dire les mécaniciens, les agents de sécurité, pour les vérifications avant l'utilisation de l'appareil, et les contrôleurs du trafic aérien.

Il faut, avant de les embaucher, tester tous les employés appartenant à l'une de ces catégories. Il faut procéder à des examens périodiques. D'après la FAA, les seuls qui doivent subir un examen périodique sont les membres de l'équipage, les pilotes, qui doivent détenir un certificat médical. Le capitaine doit être examiné tous les deux ans et les autres membres de l'équipage, une fois par an.

La loi stipule que le dépistage doit être effectué à l'occasion du premier examen médical de la personne concernée. On peut abandonner cet examen périodique la deuxième année parce qu'on peut choisir, comme nous l'avons fait chez *Federal Express*, le dépistage au hasard à raison de 50 p. 100. Cela s'applique à 25 p. 100 de l'ensemble de vos employés, c'est-à-dire que 25 p. 100 des 6,000 employés doivent être soumis à un test chaque mois. Cela veut dire que chaque jour, 24 heures par jour, il y a quelqu'un qui fait l'objet d'un tel test.

Quand arrive le douzième mois de l'année, nous devons avoir respecté l'exigence de 50 p. 100, qui est reportée l'année suivante à raison de 50 p. 100, ce qui veut donc dire que la moitié du personnel doit être examiné une fois par an à un taux moyen de 50 p. 100. Pour cela, chaque employé reçoit un numéro qui est placé dans un ordinateur. C'est comme un tirage au sort. N'importe quel nom peut apparaître quand on interroge l'ordinateur. Certains ont déjà dû subir deux tests au hasard, et il se pourrait que quelqu'un soit testé six ou sept fois pendant une année alors qu'un autre ne le serait pas du tout pendant la même période.

On ne pratique de test après un accident que pour les aéronefs. Il faut alors suivre certains règlements. Quand un accident a lieu, le personnel de sécurité, le service juridique et moi-même devons décider si un test doit être effectué.

Pour un motif raisonnable ou lorsque nous avons des soupçons raisonnablement fondés, nous agissons de la même façon. Nos cadres ont appris à observer le comportement des employés et nous leur demandons de le faire. On observe

[Texte]

that. You have the right to take them out of a safety sensitive position at any time if you feel they are impaired or they could hurt someone or themselves. We ask managers to try to get someone else in management to observe the same behaviour and document such, and at that point pull the individual aside and confront the individual. If the person denies they have been using, then we ask them to call Memphis. We have a conference call with legal, their local personnel person, and myself, and we discuss what documentation they have, what reasons they have to test this person. They have to have really good reasons in order for us to say they can go ahead with the testing. We ask managers not to test without going through that procedure. That is part of our policy.

In the case of alcohol use, there is no mandatory test for alcohol. We can ask a person to voluntarily step forward to take a blood alcohol evaluation, and we ask them to do that to vindicate themselves of reasonable suspicion. If they choose not to do so, we cannot make them. It is not mandatory in our company to do so.

It is very clear that if a person is using drugs and it is late at night, and they cannot get in touch with everybody in Memphis, they can wait until the next day. They will suspend the person with pay, pending investigation. They would get that person home safely, either by taxi or by driving him home. If you feel they are impaired, you had better not let them drive home. They can bring them back the next day, and they will still have drugs in their system. Alcohol, obviously, is a different issue.

On the federal highway administration side, we have approximately 40,000 covered employees. These are people holding Department of Transportation certification. We anticipate that at the end of this year we will probably have a total of 50,000 covered employees. Right now we are doing around 4,000 drug tests per month on our people. Under the federal highway administration, you must test for pre-employment, and you must test for five drugs, which I am sure you are all aware of; they are cocaine, marijuana, PCP, amphetamines and opiates. On a periodic examination under the DOT regulations, every two years a person holding that certification must have a physical. At the time of physical, they must have their drug screen.

• 1105

For cause and reasonable suspicion—we go through the same process for that. Currently post-accident and random are held up in the courts, and we anticipate a ruling by the Supreme Court before the end of this year.

The next bullet I want to talk about is the collection site process. We have found that this is the weakest link in the whole process. Currently we have 16 health assessment centres that we contract to work with our medical review

[Traduction]

également le rendement d'un employé. S'il semble avoir des facultés affaiblies, il faut étudier de plus près la question. On a le droit de retirer quelqu'un d'un poste relié à la sécurité, en tout temps si cette personne paraît avoir des facultés affaiblies ou risquer de se blesser elle-même ou d'entraîner un accident pour d'autres personnes. Nous demandons à nos cadres d'essayer de faire observer ce comportement par un autre cadre, pour avoir des preuves, puis de retirer l'employé de son poste et de parler directement de la situation avec lui. Si l'employé nie avoir utilisé toute drogue, le cadre doit appeler Memphis. Nous avons alors une conférence téléphonique avec un employé des services juridiques, avec l'agent local du personnel et moi-même; nous parlons des preuves en main, des raisons de tester cette personne. Il faut des raisons vraiment solides pour que nous leur disions de pratiquer le test. Nous demandons à nos cadres de ne pas effectuer de test sans suivre cette procédure. Cela fait partie de notre politique.

Pour l'alcool, il n'existe pas de test obligatoire. On peut demander à quelqu'un de se soumettre volontairement à un test d'évaluation de son taux d'alcool dans le sang, et nous lui demandons de le faire afin qu'il puisse se mettre à l'abri de tout soupçon. S'il refuse, on ne peut pas le forcer. Dans notre entreprise, cela n'est pas obligatoire.

Il est clair que si quelqu'un utilise des drogues et que c'est tard le soir, on ne peut contacter personne à Memphis et il faut attendre le lendemain. L'employé est alors suspendu sans perte de rémunération jusqu'à ce que son cas ait été étudié et on le raccompagne alors à son domicile ou on lui procure un taxi. Si cette employé a des facultés affaiblies, il ne faut pas le laisser rentrer seul chez lui en voiture. On peut alors le faire revenir le lendemain et il n'aura pas encore éliminé la drogue. Avec l'alcool, bien sûr, c'est différent.

Du côté de l'administration routière fédérale, nous avons environ 40,000 employés couverts qui ont un certificat du ministère des Transports. D'ici la fin de l'année, le total sera sans doute d'environ 50,000. Nous effectuons actuellement 4,000 tests de dépistage par mois sur nos employés. L'administration routière fédérale exige un dépistage avant l'embauche portant sur cinq drogues que vous connaissez sans doute tous. Il s'agit de la cocaïne, de la marijuana, du PCP, des amphétamines et des opiacés. D'après les règlements du ministère des Transports, les détenteurs d'un certificat doivent subir tous les deux ans un examen médical périodique qui s'accompagne d'un test de dépistage des drogues.

Pour des motifs raisonnables et si des soupçons paraissent raisonnablement justifiés—nous agissons de la même façon. Il y a à l'heure actuelle des appels devant les tribunaux à propos des tests effectués au hasard ou après des accidents, et nous attendons une décision de la Cour suprême avant la fin de l'année.

Le problème suivant est celui du lieu de prélèvement qui représente le maillon le plus faible de l'ensemble de ce processus. Nous avons actuellement 16 centres d'évaluation de la santé qui travaillent sous contrat pour notre bureau

[Text]

office. Master-level nurses do DOT certification, drug screening and health assessments, and they are in our large metropolitan areas. They currently cover 75% to 80% of our employees. The rest are at the mercy of the medical clinics. I say mercy, but I think they are a lot better than they used to be.

The problem with the collection sites is that they are not familiar with the DOT collection procedures. If they make mistakes it causes a problem for us, and most likely we cannot do the test. I will go into that some more during question and answer. The collection site process is a very strictly mandated process. I will be glad to talk about that at a later time as well.

As I said before, that is our weakest link. We do a surveillance over these clinics to make sure they are doing what they are supposed to. If they are not doing a proper job we get in touch with them, and in cases where they really foul up we do not absorb the charge. We do not pay for the service because we now have to go through another recollection service.

The collection kit, which I will glad to show you either now or during question and answers, shows you what procedures we have put in place. Even though it is a mandated program, we have gone way beyond what the government has asked for in terms of protecting our employees.

Part of that collection kit is the chain of custody. Once it is sealed and sent to the laboratory it goes through a very strict internal chain of custody. If anything breaks down during that period of time, that particular test will be rejected. It will not be run.

There are 44 laboratories in the United States certified to do DOT testing. They have to be certified by the Department of Health and Human Services and by NIDA, the National Institute of Drug Abuse.

This process usually takes about three days. At the beginning they go in and inspect the laboratory from top to bottom. They watch it 24 hours a day and they inspect the employees who work in the laboratory, the processes they go through and the instruments they use. They then send in blind samples, samples where the laboratory does not know what the ingredients are.

It usually takes three to four months before certification is issued. That represents about 5% of the laboratories in the United States. More and more laboratories are trying to get certification. The problem is that some of the laboratories are not large enough to carry the volume they may be anticipating, so it is not really worthwhile for them to do so.

The last issue is a medical review officer, a MRO. That is a contract physician; at Federal Express we have no physicians on salary. He is part of the health assessment centres, as I mentioned before. He is involved not only in this but also in the human capital program we have at Federal Express. An MRO must be a physician and he must be trained in substance abuse, and the MRO has the final say in the results of those tests.

[Translation]

d'examen médical. Des infirmières confirmées effectuent les examens requis pour le certificat du ministère des Transports, le dépistage de drogues et l'évaluation médicale; elles sont installées dans les grandes zones métropolitaines et s'occupent à l'heure actuelle de 75 à 80 p. 100 de nos employés. Les autres sont à la merci des cliniques médicales mais à cet égard, la situation est meilleure que par le passé.

Le problème avec les lieux de prélèvement est qu'on n'y connaît pas toujours très bien les procédures requises par le ministère des Transports. Si une erreur est commise, cela nous crée des difficultés et nous risquons de ne pas pouvoir pratiquer les tests. Je reviendrai là-dessus pendant la période de questions. Les modalités à suivre aux lieux de prélèvement sont très strictement réglementées. Je serais heureux de vous en parler aussi un peu plus tard.

Comme je l'ai déjà dit, c'est le maillon le plus faible. Nous contrôlons ces cliniques pour être sûrs qu'elles font bien leur travail. Si ce n'est pas le cas, nous les contactons et, s'il y a des problèmes graves, nous refusons de les payer parce qu'il nous faut procéder à un nouveau prélèvement à ce moment-là.

La trousse de prélèvement montre bien quelles procédures nous avons prévues et je vous la montrerai avec joie soit maintenant soit pendant la période de questions. Même si les modalités du programme sont bien réglementées, nous dépassons les exigences gouvernementales afin de mieux protéger nos employés.

Un des éléments importants est la chaîne de surveillance. Une fois l'échantillon scellé et envoyé au laboratoire, il est soumis à une chaîne de surveillance interne très stricte. Si la chaîne se brise en n'importe quel endroit, le test sera rejeté et ne pourra pas être vérifié.

Il y a aux États-Unis 44 laboratoires homologués pour effectuer les tests du ministère des Transports. Ils doivent être homologués par le ministère de la Santé et des Services humains et par le NIDA, l'Institut national de la toxicomanie.

Cela prend en général environ trois jours. Ils vont d'abord sur place inspecter de fond en comble le laboratoire. Ils regardent comment il fonctionne 24 heures par jour et ils inspectent les employés qui y travaillent, les opérations qu'ils effectuent et les instruments qu'ils utilisent. Ils envoient ensuite des échantillons anonymes dont le laboratoire ne connaît pas les ingrédients.

Le certificat n'est en général délivré qu'au bout de trois ou quatre mois à environ 5 p. 100 des laboratoires des États-Unis. Ceux-ci sont de plus en plus nombreux à essayer de se faire homologuer mais certains d'entre eux ne sont pas assez gros pour faire face au volume de travail qu'ils risqueraient de recevoir et cela ne vaut donc pas véritablement la peine pour eux.

Le dernier problème est celui de l'agent de révision médical, le MRO. C'est un médecin qui travaille pour nous sous contrat puisque nous n'avons aucun médecin salarié à Federal Express. Comme je l'ai déjà dit, il fait partie de nos centres d'évaluation de la santé et participe également au programme de capital humain que nous avons chez Federal Express. Un MRO est un médecin qui doit avoir reçu une formation en toxicomanie, et c'est lui qui a le dernier mot quant aux résultats des tests.

[Texte]

Once the collection is made and has been shipped to the laboratory, if there is a positive the laboratory will confirm this to the MRO. This is a presumptive positive. It cannot be determined to be positive until the MRO has the time to call the employee—not the employer—to discuss why this particular drug was found in their system. If during the discussion the MRO feels confident the drugs are okay—i.e., they are prescription drugs and they have some kind of prescription that would indicate this—he then can rule that it is not a positive but a negative. So what comes to us is a verified negative rather than a verified positive. If it is a legal substance in the system or in the drug in the urine, then in turn it would be a verified positive.

• 1110

We use a split sample—at the collection site the person has the opportunity to void into a container and then it is poured into two bottles; both bottles go to the laboratory, one is tested, using a screening device. If it is positive, it is re-screened using another technology. If it is still positive, then it goes through GC mass spec which is, under regulations, the last most sophisticated test you can do and which actually takes a metabolite of that particular drug in the system and blueprints exactly what it is and confirms it out.

As mentioned earlier, we have done over 100,000 drug tests. We have never had a false positive. Unfortunately, you will find you have more false negatives than false positives. False positives are just almost impossible. False negative means that because the government has mandated certain cut-off levels for drugs, people are going to be under those cut-off levels so they actually have drugs in their systems but you cannot report it out. But they actually have the drugs in their systems. You will find situations like that more than anything else.

I would be glad to entertain any questions and I would be glad to show you our drug testing kit, whatever you would like to do first.

The Chairman: I want to thank you for your general opening and then your review of a very practical and extensive testing procedure. I know members are interested in asking questions.

Mr. Dionne: It sounds as if George Orwell is alive and well. For which substances do you test?

Dr. Page: The five drugs mandated by the government are cocaine, marijuana, PCP, opiates and amphetamines.

Mr. Dionne: How do you prevent switching of a sample?

Dr. Page: This is a good time to show you. This is the drug testing kit that Med Express uses—that is the certified lab we use. There is a pre-printed airbill that our Federal Express courier will come by and pick up.

[Traduction]

Une fois l'échantillon prélevé et envoyé au laboratoire, le laboratoire informe le MRO de tout résultat positif. Cela reste toutefois un résultat positif présumé tant que le MRO n'a pas pu appeler l'employé, et non pas l'employeur, pour discuter avec lui la raison de la présence de drogue dans son sang. Si, au cours de cette conversation, le MRO a l'impression qu'il n'y a pas de problème particulier, par exemple qu'il s'agit de produit pharmaceutique et que l'employé a une ordonnance à cet effet, il peut alors considérer que le résultat est non pas positif, mais négatif. Ce que nous recevons alors est donc un résultat négatif vérifié et non pas un résultat positif vérifié. Si l'on trouve par contre dans le sang ou l'urine une drogue ou un produit légal, il s'agit alors d'un résultat positif vérifié.

Nous utilisons le système de l'échantillonnage fractionné—au lieu d'un prélèvement, l'employé peut uriner dans un récipient dont le contenu est versé dans deux bouteilles qui sont toutes deux envoyées au laboratoire. On pratique le test de dépistage sur l'une des deux et, en cas de résultat positif, on le répète au moyen d'une autre technique. S'il reste positif, on applique alors la chromatographie en phase gazeuse/spectrométrie de masse qui, d'après les règlements, est le test le plus précis que l'on puisse faire; on peut ainsi obtenir un métabolite de la drogue observée et en confirmer l'identité avec précision.

Comme je l'ai déjà dit, nous avons déjà effectué plus de 100,000 tests de dépistage. Nous n'avons jamais eu un résultat positif faux. On constate malheureusement que les résultats faux négatifs sont plus fréquents que les faux positifs qui sont pratiquement impossibles à réaliser. Les faux négatifs sont dus aux niveaux seuils établis par le gouvernement; lorsque le niveau de drogue est inférieur à ce seuil, on ne peut rien faire même si la personne a bien effectivement une drogue dans son sang ou son urine. C'est surtout ce genre de situations que l'on constate.

Je serai heureux de répondre aux questions et de vous montrer notre trousse de dépistage; je commencerai par ce qui vous intéresse le plus.

Le président: Je vous remercie pour votre déclaration générale et vos explications très concrètes et minutieuses à propos des méthodes de dépistage. Je suis sûr que les députés ont envie de vous poser des questions.

M. Dionne: On se croirait dans un roman de George Orwell. Quelles sont les drogues dont vous cherchez à établir la présence?

M. Page: Les cinq drogues réglementées par le gouvernement sont la cocaïne, la marijuana, le PCP, les opiacées et les amphétamines.

M. Dionne: Comment pouvez-vous empêcher des confusions entre les échantillons?

M. Page: Voici une bonne occasion de vous le montrer. Voici la trousse de dépistage de drogues qu'utilise Med Express, le laboratoire agréé qui travaille pour nous. Voici l'enveloppe préadressée que le messenger de Federal Express va chercher.

[Text]

Again, the government mandates only one bottle. You have to ask for permission and you have to have amendment to your plan in order to have the split sample done. We have done that and the reason we have done it is for the comfort level for employees, knowing that one the second bottle gets to the laboratories frozen they have 72 hours in which to ask that the sample be tested at another certified laboratory. We pay the expense of doing this. We will send it to another laboratory and it will be tested for the presence of a drug, with no cut-off levels.

We have modified some things in the chain of custody. We are working on our own drug testing kit; Med Express will be coming out with theirs before this month is over. We have used the split sample. The government requires only a six-part form be available. In order to do the split sample, you have to have a seven-part form which actually goes with this whole chain of custody, and this is what you have to use to test the second bottle. It has a different number on it. Each one of these numbers are unique to this form. We have an instruction sheet that tells them exactly what they should do as they go through. It is a very important thing at every collection site, because right now each one of them has their own chain of custody form, each one of them has their own drug testing kit. So in large metropolitan areas where we have collection sites the nurses are doing as many as 12 different companies, using 12 different kits. So you have to put that in there, and that is going to cost you more because of the time involved.

• 1115

We are asking the Department of Transportation—as we are developing a drug testing kit right now—for the same chain of custody form in all industries mandated—I do not like the word “mandate” too much. But I would want all the laboratories to use the same chain of custody form. That would lessen the chance of error. This is where the error is going to occur at your collection site: if they do not fill out certain information, when it gets to the laboratory they will not run the test. What you paid is a collection fee for a test that you cannot use. Our internal costs for mailing that to the laboratory is taken into account.

Mr. Dionne: What is the cost of all of this—per sample, per test?

Dr. Page: If this is something Canada is going to do, I would certainly suggest that you understand how laboratories work. You should inspect those laboratories and you should negotiate with them. There are several different ways you can do that. They usually charge a fee for the screening, and then they charge another fee when they do the GCMS, which is a much more sophisticated and time-consuming process. Do I need to tell you actually what we pay?

Mr. Dionne: Give us a ballpark figure. I will not insist on it.

The Chairman: The Canadian Medical Protective Association was here last week—

[Translation]

Le gouvernement exige seulement une bouteille. Il faut demander une permission spéciale et obtenir un amendement au programme pour pouvoir effectuer l'échantillonnage fractionné. Nous l'avons fait afin de rassurer nos employés puisque le laboratoire a en sa possession une deuxième bouteille et que, pendant un délai de 72 heures, l'employé peut exiger qu'un nouveau test soit pratiqué dans un autre laboratoire agréé. C'est nous qui assumons les frais. Nous l'envoyons à un autre laboratoire qui cherche à établir la présence de drogue sans tenir alors compte d'un niveau seuil.

Nous avons modifié certains éléments de la chaîne de surveillance. Nous sommes en train de préparer notre propre trousse de dépistage et Med Express va en élaborer une avant la fin du mois. Nous utilisons l'échantillonnage fractionné et le gouvernement n'exige qu'un formulaire en six parties mais, avec l'échantillonnage fractionné, il faut un formulaire en sept parties qui accompagne l'ensemble de la chaîne de surveillance et il faut l'utiliser pour la deuxième bouteille. Celle-ci porte un numéro différent et chacun de ces numéros est propre à ce formulaire. Nous avons une feuille d'instruction qui explique avec précision la marche à suivre. Il est important d'en avoir à chaque lieu de prélèvement parce que, à l'heure actuelle, chacun a son propre formulaire relativement à la chaîne de surveillance et chacun a également sa propre trousse pour les tests de dépistage. C'est ainsi que, dans les grandes zones métropolitaines où nous faisons effectuer des prélèvements, les infirmières s'occupent parfois d'une douzaine de compagnies différentes et utilisent 12 systèmes différents. Il faut donc essayer de remédier à cela et, comme cela prend du temps, cela coûtera plus cher.

Nous sommes en train maintenant de mettre au point une nouvelle trousse de dépistage des drogues et nous demandons au ministère des Transports qu'il impose la même chaîne de surveillance dans toutes les industries réglementées—je n'aime pas tellement ce terme «réglementées». Je pense donc que tous les laboratoires devraient utiliser le même formulaire de chaîne de surveillance, ce qui diminuerait les risques d'erreur. C'est en effet au lieu de prélèvement qu'une erreur risque le plus de se produire: si une information n'est pas indiquée sur la feuille, le laboratoire qui reçoit l'échantillon n'effectuera pas le test. On a donc payé les frais de prélèvement pour un test que l'on ne pourra pas utiliser. Nous tenons compte des frais internes d'expédition au laboratoire.

M. Dionne: Combien cela coûte-t-il, par échantillon, par test?

M. Page: Si vous voulez faire cela au Canada, je pense que vous devez bien comprendre comment fonctionnent les laboratoires. Vous devriez les inspecter et négocier avec eux. Il y a différentes façons de le faire. Ils demandent en général un certain prix pour le dépistage et un autre montant pour la chromatographie/spectrométrie qui est une opération beaucoup plus complexe et beaucoup plus longue. Voulez-vous savoir exactement combien nous payons?

M. Dionne: Donnez-nous un chiffre approximatif, je n'insisterai pas là-dessus.

Le président: L'Association canadienne de protection médicale était ici la semaine dernière. . .

[Texte]

Mr. Keyes: No, do not influence his answer—

The Chairman: —and they ave us a basic figure for the screening test. Then, if there was another test—they did not even get into those figures.

Dr. Page: I was going to say that when you negotiate with them you need to determine what your positive rate is going to be, because it could be cheaper to go one way rather than the other.

Our company pays a little over \$12 for the screening. If you go for confirmation, then you are looking at a \$40 fee. If you have a high positive rate, where you are going to have to do a lot of confirming, then it would be better to combine it. Give them a rate that might be \$25 per test, meaning you do the screening and the confirmation and that is all one price. Do you follow what I am saying?

The Chairman: You have said pretty much that on page 9 of your brief.

Dr. Page: I think in the brief it talks about the collection costs. That is not the laboratory costs.

The Chairman: I stand corrected. The you have the cost of the test.

Dr. Page: Then you have the cost of transporting that sample.

Mr. Keyes: Is there a ballpark figure that we can at least play with, taking into account the number of employees who have—

The Chairman: The Canadian Medical Protective Association did not know—these were top people from Montreal and one very experienced ex-minister of the provincial government who was very articulate and certainly knew medicine. He hemmed and hawed a litte, but he finally came out for \$100 for the initial screening test. But when you start to add up your component parts, you may be getting close to that.

Dr. Page: Depending on the metropolitan area and the economy that it bears, you should have between \$15 to \$25 per collection. If they are doing a high volume with you—they want to keep your business—obviously you can negotiate with them.

Now, once it gets to the laboratory, if you are doing a high volume of tests... We are predicting 50,000 tests this year so they gave us a price based upon that. The higher the number of tests, the less they are going to charge you. So if you are testing only 100 people a year, it is going to be expensive. In the United States you have the right to be a part of consortiums, companies that can join together. For example, you may have 100,000 people in the consortium; they can go the laboratory, MRO, or whatever, and get a better price. I would say a good price for 50,000 would be what I mentioned, somewhere between \$12 and \$13 for screening, somewhere between \$35 and \$40 for the GCMS.

• 1120

Then you have the cost of the medical review officer. The negatives are a “no-brainer”. They do not have to do anything with that. You basically can use a system. They just look at the chain, make sure everything is in order. You have a negative test: it is negative, there are no drugs there.

[Traduction]

M. Keyes: Non, n'influencez pas sa réponse. . .

Le président: . . . et ils nous ont donné un chiffre de base pour le test de dépistage. Quant à un test supplémentaire, ils ne nous ont rien indiqué là-dessus.

M. Page: J'allais dire que, quand vous négociez avec eux, il faut établir ce que va être votre taux de tests positifs parce qu'une méthode peut revenir peut-être moins cher que l'autre.

Nous payons un peu plus de 12\$ pour le dépistage et, si l'on veut une confirmation, cela coûte 40\$. Si vous avez un taux élevé de tests positifs il faudra demander de nombreuses confirmations; il vaut donc mieux combiner les deux éléments. Proposez-leur un tarif de 25 \$ par test couvrant, pour le même prix, le dépistage et la confirmation. Est-ce que vous me suivez?

Le président: C'est à peu près ce que vous nous dites à la page 9 de votre mémoire.

M. Page: Je pense que dans le mémoire il s'agit des frais de prélèvement et non pas de laboratoire.

Le président: Vous avez raison. Il y a donc le prix du test.

M. Page: Il y a aussi les frais de transport de l'échantillon.

M. Keyes: Pourriez-vous nous donner une indication, un chiffre approximatif, en tenant compte du nombre d'employés qui. . .

Le président: L'Association canadienne de protection médicale ne savait pas—c'était des gens éminents de Montréal ainsi qu'un ancien ministre du gouvernement provincial, très expérimenté, qui expliquait très bien les choses et connaissait bien la médecine. Il avait l'air un peu réticent mais il a fini par citer le chiffre de 100 \$ pour le test initial de dépistage. Quand vous commencez à ajouter les autres éléments, vous vous rapprochez de ce chiffre.

M. Page: Suivant la région métropolitaine et sa situation économique, on devrait compter entre 15 \$ et 25 \$ par prélèvement. Si vous en faites effectuer un grand nombre, vous devenez un client intéressant et vous pouvez négocier le prix.

Quant au laboratoire, si vous faites effectuer de nombreux tests. . . Nous en prévoyons 50,000 pour cette année. Ils nous ont donc donné un prix en fonction de ce chiffre. Plus le nombre de tests est élevé, moins on vous fait payer pour chacun d'eux. Si vous ne pratiquez le dépistage que sur 100 personnes par an, cela reviendra cher. Aux États-Unis on peut se réunir en consortium, plusieurs entreprises peuvent se regrouper. Si vous avez alors par exemple 100,000 personnes dans un consortium, on peut s'adresser au laboratoire, au MRO, etc., et obtenir un meilleur prix. Il me semble que pour 50,000 personnes, un bon prix serait ce que je vous ai indiqué, c'est-à-dire entre 12 et 13\$ pour le dépistage et entre 35 et 40\$ pour la chromatographie/spectrométrie.

Ensuite, il y a aussi l'argent à donner à l'agent d'examen médical. Pour les tests négatifs, pas de problème, il n'y a presque rien à faire. On peut se contenter d'une méthode très simple. On vérifie que toutes les procédures ont bien été respectées et si le résultat est négatif, cela veut donc dire qu'il n'y a pas de drogues.

[Text]

With a positive it is an entirely different ballgame. It is time-consuming. I will tell you, gentlemen, MRO is not a very pleasant job. You have to talk to people. Sometimes they are 10-and 12-year employees who are telling you they were at a party and got passive inhalation, whatever. There are senior managers coming in and saying that they want this person to stay on, he or she is the most valuable employee they have. It is just sad—I have children in college, or whatever it might be. It is a sad situation. But these people are using cocaine, they are using marijuana.

Gentlemen, cocaine is a very sinister drug.

Mr. Keyes: Where?

Dr. Page: Well, in the United States, obviously. I cannot speak about Canada. I certainly cannot speak—

Mr. Keyes: I wanted to make that point clear, Mr. Chairman. We have very low use of cocaine in Canada.

Dr. Page: If you understand drug dealers in the United States, when the markets dry up in the large metropolitan areas they go to smaller towns. Wherever people are who are willing to pay for the drugs is where the dealer is going to go. Europe now is a big market because they are not getting the prices they want in the United States. Whether they are coming to Canada, I have no idea.

The Chairman: What is the cost if you get into that serious test?

Dr. Page: I would say about \$100.

The Chairman: For that one alone?

Dr. Page: If it is a positive.

Mr. Keyes: About the costing thing, does that include the cost of down-time of the employee who sits waiting and filling out the forms and all that? That is not factored into that \$100.

The Chairman: No, that is a medical—

Dr. Page: Administering the program—none of that is factored in.

Mr. Dionne: What happens if an employee refuses a test?

Dr. Page: Under our fitness-for-duty policy that person will be terminated.

Mr. Dionne: Just like that?

Dr. Page: That is correct. There would have to be some reasons why. We would not... just like that. We investigate the situation and find out why the person did not take the test. If they showed up at the collection site and no one was there to do the collection, we are not going to terminate that employee.

Mr. Dionne: Have you had any employees refuse to take the test? If so, what proportion?

Dr. Page: We have had one employee who showed up for the test, could not find the collection site, failed to notify their manager, conveniently called in sick the next two days, then came in and was willing to take the test. Unfortunately this was a random screen. The notification was not done properly.

[Translation]

Avec un résultat positif, c'est tout à fait différent. Cela prend du temps. Je peux d'ailleurs vous dire, messieurs, qu'il n'est pas toujours agréable d'être agent d'examen médical, un MRO. Il faut parler aux gens. Vous pouvez avoir un employé qui a 10 ou 12 ans d'ancienneté et qui vous dit qu'il était à une réunion avec des amis et qu'il a simplement inhalé un peu de drogue. Il y a des cadres supérieurs qui viendront vous dire qu'ils ne veulent pas perdre cet employé, que c'est le plus précieux de leur service. C'est très triste, et ils vous disent «j'ai des enfants à l'université...», ou quelque chose comme ça. C'est une situation très triste, mais il s'agit de gens qui s'adonnent à la cocaïne ou à la marijuana.

Messieurs, la cocaïne est une drogue terrible.

M. Keyes: Où?

M. Page: Eh bien, aux États-Unis, bien sûr. Je ne peux pas parler du Canada. Je ne peux assurément pas vous dire... .

M. Keyes: Je voulais établir cela clairement, monsieur le président. La cocaïne est fort peu utilisée au Canada.

M. Page: Voyez-vous, aux États-Unis, les trafiquants de drogues qui ne trouvent plus de débouchés dans une grande ville vont dans des villes plus petites. Ils vont là où ils trouvent des gens qui sont prêts à acheter de la drogue. L'Europe devient un grand marché parce que les trafiquants ne sont pas satisfaits des prix qu'ils obtiennent aux États-Unis. Mais pour le Canada, je n'en sais rien.

Le président: Combien coûte le test le plus compliqué?

M. Page: Je dirais environ 100\$.

Le président: Juste le test?

M. Page: Si le résultat est positif.

M. Keyes: Quand on parle du prix, est-ce que cela inclut le coût du temps perdu par l'employé en train d'attendre ou de remplir les formulaires par exemple? On n'en tient pas compte dans ce montant de 100\$?

Le président: Non, du point de vue médical... .

M. Page: Dans la gestion de ce programme, on ne tient pas compte de cela.

M. Dionne: Que se passe-t-il lorsqu'un employé refuse de passer un test de dépistage?

M. Page: En vertu de notre politique sur l'aptitude au travail, cette personne sera congédiée.

M. Dionne: Sans autre forme de procès.

M. Page: C'est exact. Il faudrait quand même que cela soit justifié. Ce ne serait pas... aussi simple. Nous ferions une enquête pour savoir pourquoi cette personne n'a pas subi de test. Si elle s'est présentée au lieu de prélèvement mais n'a trouvé personne pour s'en occuper, nous n'allons pas congédier cet employé.

M. Dionne: Est-ce que vous avez des employés qui ont refusé de subir le test? Dans quelle proportion?

M. Page: Nous avons eu un employé qui s'est présenté au test mais n'a pas pu trouver le lieu de prélèvement; il n'en a rien dit à son patron et a préféré se mettre en congé de maladie pendant deux jours puis est revenu et était alors prêt à se présenter au test. Il s'agissait malheureusement d'un dépistage aléatoire. L'avis n'avait pas été communiqué de façon satisfaisante.

[Texte]

I do not know what the disposition of the employee was. I had suggested the person not be terminated, in that the manager made mistakes. The process was not random in this particular case, in that the employee was notified the day before, which is not supposed to be done. They are supposed to be notified 30 minutes prior to being tested. In that circumstance, I said that this cannot be random to begin with. That is the only case. We have not had others.

Under the FAA part we have to list on our semi-annual reports and annual reports all the people who refused to take a test. That is part of the regulations. That is the only case we have had so far. Again, that was not a refusal to take a test.

The Chairman: I think that last part of the answer clarified an answer you gave to Mr. Dionne. You say if the employee will not agree to take the test he will be terminated. Is that your internal company policy, or does that follow from the regulation?

Dr. Page: It is our policy. We are solid on that.

Mr. Kristiansen: Thank you very much for being here. It is refreshing to hear just a straight clinical listing of the difficulties and how you manage to work it where it is required.

• 1125

With regard to the figure of \$100, I realize it is a very loose one and only covers the initial cost.

The Chairman: Not the initial cost.

Mr. Kristiansen: It does not include administration.

The Chairman: It does not include the collection fee or the transportation aspect. I thought the figure of \$100 was for the positive test after the screening test. The first cost covers a screening test and is much smaller than the figure of \$100.

Dr. Page: Right. You would have a cost of \$15 for collection and \$12 for screening. There is no cost for an MRO.

The Chairman: Unless the test is positive.

Dr. Page: If the test is positive, it costs more. An MRO could take as many as two hours because it includes contacting the employee, checking out prescription drugs if the person is taking any, and so on, so the process is time-consuming.

Mr. Kristiansen: The \$100 does not include the cost of the employee's time and whether or not he is on the payroll at the time he is tested. Is a test normally conducted during working hours?

Dr. Page: We pay for one hour across the board for the person to obtain testing. They need management approval for any time over that. We obviously have some cases in which a person has difficulty voiding on demand, so we take that factor into consideration. The cost does not take into consideration the administration of the program.

[Traduction]

Je ne sais pas comment on a finalement réglé ce cas. J'avais conseillé de ne pas renvoyer cet employé puisque son patron avait commis des erreurs. On ne pouvait plus parler d'un dépistage aléatoire puisque l'employé avait été averti la veille, ce qui ne devrait pas se faire. Il faut les avertir seulement 30 minutes avant le test. On ne pouvait donc plus parler de dépistage aléatoire. C'est toutefois le seul cas, nous n'en avons pas eu d'autres.

La FAA exige que nous indiquions, dans nos rapports semestriels et annuels, le nom de tous ceux qui ont refusé de subir un test. Cela fait partie des règlements. C'est toutefois le seul cas que nous ayons eu jusqu'à présent mais ça n'était pas un refus.

Le président: Je pense que vous venez là de préciser la réponse que vous aviez donnée à M. Dionne. Vous dites qu'un employé qui refuse de subir le test sera congédié. S'agit-il d'une politique propre à votre entreprise ou bien cela est-il prévu dans les règlements?

M. Page: C'est notre politique. Nous sommes très fermes là-dessus.

M. Kristiansen: Je vous remercie de votre témoignage. Il est agréable d'entendre un tel exposé, simple et précis, de vos difficultés et de la façon dont, le cas échéant, vous arrivez à les régler.

Pour ce chiffre de 100 \$, il s'agit bien d'un chiffre très approximatif et qui couvre seulement le coût initial.

Le président: Pas le coût initial.

M. Kristiansen: Il ne couvre pas les frais de gestion.

Le président: Il ne couvre pas les frais de prélèvement ni le coût du transport. Il me semble que ce chiffre de 100 \$ couvrirait le test à effectuer en cas de résultat positif du dépistage. Le premier prix porte sur le test de dépistage et est bien inférieur à 100 \$.

M. Page: C'est exact. Le coût serait de 15 \$ pour le prélèvement et de 12 \$ pour le dépistage, mais il n'y a rien à payer pour le MRO.

Le président: Sauf si le test est positif.

M. Page: Si le test est positif, cela coûte plus cher. Le MRO peut devoir y consacrer jusqu'à deux heures parce qu'il lui faut contacter l'employé, vérifier, le cas échéant, les médicaments délivrés sur ordonnance, etc. Cela prend donc beaucoup de temps.

M. Kristiansen: La somme de 100 \$ ne couvre pas la valeur du temps de l'employé ni le fait de savoir si le test est effectué pendant sa journée de travail. Est-ce qu'on procède normalement au test pendant les heures de travail?

M. Page: Nous payons, à titre forfaitaire, une heure pour la personne qui subit un test. Toute durée supplémentaire doit être approuvée par la direction. Bien sûr, dans certains cas, quelqu'un peut avoir du mal à uriner sur demande et nous en tenons compte. Le coût ne reflète pas les frais de gestion du programme.

[Text]

Mr. Kristiansen: This cost also does not take into account any direct or indirect cost to any government administering or certification body that checks out the laboratories.

Dr. Page: That is a government concern and has nothing to do with us. Under the regulations, 3% of every 100 tests we conduct must be blind. We must buy specimens from a laboratory, of which 80% are negative and 20% are positive, and we send those through. So you are talking about 1,200 drug screenings, over and above those we do as blind samples and send to Med Express using fictitious social security numbers and names, in order to send the samples in to them without them knowing we are sending them in. Then we conduct a review. It is a proficiency testing, which is mandated by the law.

Mr. Kristiansen: Someone also has to draft reports based on those findings after they review them, and presumably the process goes on and on.

Dr. Page: Absolutely. Thus the computer network can also be very extensive, which ours is. So you are talking about a lot of money. You really want to know the bottom-line cost; it will probably cost us over \$2 million to conduct the entire program for Federal Express this year.

Mr. Kristiansen: You have approximately 50,000 employees. How many of those would be covered?

Dr. Page: There are 50,000 covered employees.

Mr. Kristiansen: The assessment of the cost to the company is approximately \$2 million.

Dr. Page: That is correct.

Ms Elliott: But this figure does not include employee assistance programs or education.

Dr. Page: I am not talking about employee assistance programs.

An hon. member: Just the tests.

Dr. Page: Employee assistance programs will cost another million dollars or so.

Mr. Kristiansen: The cost does sound pretty horrendous.

Dr. Page: The program is very expensive.

Mr. Kristiansen: I can see why no company with experience would be anxious to promote it.

I know testing is required by law, but when a positive test occurs and when someone is dismissed as a result, I cannot help but wonder what the results have to do with safety, although I know you are not a safety officer. The test shows only that someone took a substance. Does any measurement of impairment occur during the testing process?

Dr. Page: No. Drug testing cannot measure impairment. A blood alcohol level of 0.04 is distinguished under the Department of Transportation as impairment, but they do not test for impairment under the other drugs we test for.

[Translation]

M. Kristiansen: Ce montant ne reflète pas non plus le coût direct ou indirect assumé par l'administration fédérale ou l'organisme chargé d'homologuer les laboratoires.

M. Page: Cela regarde le gouvernement et ne nous concerne pas. D'après les règlements, trois tests sur cent doivent être effectués de façon anonyme. On achète des spécimens d'un laboratoire, dans une proportion de 80 p. 100 négatifs et 20 p. 100 positifs, et nous les faisons tester. Cela veut donc dire qu'en plus des tests normaux, nous en effectuons 1,200 avec des échantillons anonymes que nous envoyons à Med Express en leur donnant des noms et des numéros de sécurité sociale fictifs, car ils ne doivent pas savoir qu'il s'agit de tests de contrôle. Nous vérifions ensuite les résultats. Il s'agit d'un contrôle de la qualité imposée par la loi.

M. Kristiansen: Il faut aussi que quelqu'un rédige un rapport après avoir étudié ces résultats et c'est quelque chose qui doit se répéter indéfiniment.

M. Page: Tout à fait. Le réseau informatique utilisé peut également être très important, ce qui est le cas chez nous. Il s'agit donc de beaucoup d'argent. Vous voulez sans doute savoir combien cela coûte en tout: ce programme reviendra, dans son ensemble, à environ 2 millions de dollars cette année à Federal Express.

M. Kristiansen: Vous avez environ 50,000 employés. Combien d'entre eux sont couverts par ce programme?

M. Page: Ils le sont tous.

M. Kristiansen: Vous évaluez le coût pour l'entreprise à environ 2 millions de dollars.

M. Page: C'est exact.

Mme Elliott: Mais ce chiffre n'inclut pas les frais d'éducation ou le coût du programme d'aide aux employés.

M. Page: Je ne parle pas des programmes d'aide aux employés.

Une voix: Simplement les tests.

M. Page: Les programmes d'aide aux employés coûtent environ 1 million de dollars de plus.

M. Kristiansen: Ces chiffres sont tout à fait effrayants.

M. Page: Ce programme est très coûteux.

M. Kristiansen: Je comprends qu'aucune entreprise qui a l'expérience de la chose ne cherche à favoriser un tel système.

Je sais que ces tests constituent une obligation légale mais, en cas de résultat positif, quand quelqu'un est alors renvoyé, je ne peux pas faire autrement que me demander quel rapport il y a entre ces résultats et la sécurité, même si je sais que vous n'êtes pas un agent de sécurité. Le test indique seulement que quelqu'un a consommé une drogue. Est-ce que, lors de ces tests, on évalue le degré d'affaiblissement des facultés?

M. Page: Non. Un test de dépistage ne permet pas de mesurer le niveau d'affaiblissement des facultés. Le ministère des Transports considère qu'un niveau d'alcool dans le sang de 0,04 constitue un affaiblissement des facultés, mais ce n'est pas quelque chose que l'on mesure à propos des autres drogues pour lesquelles nous effectuons ce dépistage.

[Texte]

Mr. Kristiansen: You are not testing for alcohol in your program.

Dr. Page: No. But testing for alcohol will probably be mandated by the end of this year. I have no idea what the testing will consist of, but the North-west pilots did not do a lot to help our cause.

The Chairman: True.

Mr. Kristiansen: I now know where the bureaucracy that used to work for the Northern Benefits Allowance Program will find work.

The Chairman: Dr. Page says we have not even begun to address the subject of alcohol testing.

• 1130

Mr. Keyes: How long does this procedure take from the moment the individual is contacted until the test is completed, the forms are filled out, and the employee is returned back to the work?

Dr. Page: We have to determine what kind of tests we are doing. If we are doing a random test, the manager would have already contacted the collection site and told them that the employee is scheduled to come out, and when to be expecting that person.

Mr. Keyes: Thirty minutes before?

Dr. Page: No. They usually make an appointment because we have people day and night on shift work, and the manager has to decide when is the best time to test that person. I give the flexibility to the manager to find the best time that is not a disruption to the operation to some extent. If we have late aircraft or we have a problem and you do not have enough employees, I would say you can test them the next day, whatever it takes. It is not mandatory that they test them. Once I notify the managers they have the flexibility, but once they notify that employee, they must be there within 30 minutes or one hour. So in the process of random, once they are notified, they go to the collection site, and how long they are going to have to be there depends on if they have voided prior to being notified.

Mr. Keyes: You have to be at work?

Dr. Page: Yes.

You have to produce 66 ccs or 60 millilitres for the DOT, and as much as you can for the spirit. Thirty can be accepted—

Mr. Keyes: So in that 30 minutes, drink a lot of coffee.

Mr. Bjornson: Can you drink coffee at the job site?

Dr. Page: Under the regulations it states that if a person is unable to void when they get there, they drink 8 ounces of water every 15 minutes; and gentlemen, doing that over an hour period of time or so, the bladder will do it.

Mr. Keyes: I just wondered how long would it take from start to finish—a ballpark time period.

[Traduction]

M. Kristiansen: Votre programme ne comprend pas de dépistage pour l'alcool?

M. Page: Non, mais le dépistage pour l'alcool sera sans doute imposé d'ici la fin de l'année. Je ne sais pas en quoi il consistera, mais les pilotes de *North-west* ne nous ont pas rendu un bien grand service.

Le président: En effet.

M. Kristiansen: Maintenant je sais où toute la bureaucratie qui s'occupait du programme des indemnités de vie dans le Nord va pouvoir travailler.

Le président: Le docteur Page nous dit que l'on n'a même pas commencé à aborder la question du dépistage de l'alcool.

M. Keyes: Combien de temps prend cette procédure entre le moment où la personne est contactée et celui où, après avoir effectué des tests et rempli des formulaires, l'employé retourne au travail?

M. Page: Cela dépend du type de test. S'il s'agit d'un test au hasard, le directeur aura déjà contacté ceux qui s'occupent du prélèvement pour les avertir de la visite de l'employé.

M. Keyes: Trente minutes à l'avance?

M. Page: Non. Ils prennent normalement un rendez-vous parce que nous avons des gens qui travaillent nuit et jour par équipe et le directeur doit choisir l'heure qui convient le mieux à ce test. Je lui accorde la marge de manoeuvre dont il a besoin pour ne pas compromettre le déroulement des activités. Si un avion est en retard ou qu'un autre problème se pose alors que nous n'avons pas assez d'employés, je dirais qu'on peut effectuer le test le lendemain, s'il le faut. Ce test n'est pas une obligation. Quand j'ai averti le directeur, il a une certaine marge de manoeuvre, mais une fois que l'employé a été averti, il ne doit pas s'écouler plus de trente minutes ou une heure. Pour ces tests au hasard, une fois qu'un employé a été averti, il va au lieu de prélèvement où il restera plus ou moins longtemps selon l'heure à laquelle il a uriné pour la dernière fois avant d'être averti du test.

M. Keyes: Il faut être au travail?

M. Page: Oui.

Il faut fournir 66 cc ou 60 ml pour le ministère des Transports et autant que l'on peut pour l'échantillonnage supplémentaire. Trente peuvent suffire. . .

M. Keyes: Il faut donc boire beaucoup de café pendant cette demi-heure.

M. Bjornson: Peut-on boire du café sur le lieu de travail?

M. Page: Le règlement stipule que si la personne testée n'est pas en mesure d'uriner à son arrivée, elle doit boire 8 onces d'eau toutes les 15 minutes. Messieurs, quand on fait ça pendant à peu près une heure, on peut faire confiance à la vessie.

M. Keyes: Je me demandais combien cela peut prendre de temps du début à la fin, une durée approximative.

[Text]

Dr. Page: I am opening up this to give you an example of the testing— Do you not want to see this?

Mr. Keyes: It is specifics I could not care less about. All I want is the timeframe—

Dr. Page: I think it is pretty interesting.

Mr. Keyes: —from start to finish. From start to finish—how long? From the time the manager finally says that employee X has 30 minutes to get down there, and that 30 minutes goes by, then the test begins and is completed, the forms are filled out and he is back on the job again, how long does that take?

Dr. Page: If they are able to void when they get there it probably it will take about 15 minutes.

Mr. Keyes: Is that including filling out of forms, etc.? We have already established that loss of work time of an employee who had to go through the procedure of a test is not factored into the cost. Is the transportation figure of that material figured into your costs as well, since you are Federal Express and you work it in—

Dr. Page: It is not. It is all a pre-paid. It is non-revenue what we cost. It costs the company, but I—

Mr. Keyes: So you do not factor that in either. That would be a figure for a company that was not in the business of transporting.

Dr. Page: Absolutely.

Mr. Keyes: Would Federal Express be interested in the business of transporting tests such as these if they were to come, say, as a piece of legislation in this country?

Dr. Page: I think every air carrier in Canada would be willing to do that.

Mr. Keyes: More than willing to do the thousands of tests it would take—hundreds of thousands of tests.

Larry, is your name on that computer list for testing as well, as an employee of Federal Express?

Dr. Page: I cannot be on the list. Not as a Federal employee. I am willing to take a drug test at any time, and I would do so, but I cannot be in the random pool.

Mr. Keyes: Are management employees of your company on the list?

Dr. Page: If they are part of the covered group, if they have final say-so or write-off on how the equipment is repaired, or certain designated. . . it goes up as high as managing directors and senior VPs in the corporation. If they are considered safety sensitive and they have managerial. . . over people who are doing safety-sensitive jobs—yes, they are in the pool.

Mr. Keyes: Two curious things emerged during the course of the conversation. I established that you do not know how many times the employee has been notified the day before and not 30 minutes prior to that test.

Dr. Page: That is the only case that we have had where—

[Translation]

M. Page: J'ouvre cela pour vous donner un exemple des méthodes de dépistage. . . Ça ne vous intéresse pas?

M. Keyes: Les détails concrets ne m'intéressent absolument pas. Tout ce que je veux, c'est la durée. . .

M. Page: Ça me paraît très intéressant.

M. Keyes: . . . du début à la fin. Du début à la fin, combien de temps? Depuis le moment où le directeur dit que l'employé X a trente minutes pour se rendre là-bas, les trente minutes se passent, le test commence, il se termine, on remplit les formulaires et l'employé retourne à son travail; combien de temps tout cela prend-il?

M. Page: S'il est capable d'uriner en arrivant sur place, cela prendra sans doute environ quinze minutes.

M. Keyes: En comptant les formulaires, etc.? Nous avons déjà appris que le temps de travail perdu par un employé qui doit subir un test n'est pas pris en considération dans le calcul du prix de revient. Les frais de transport de l'échantillon sont-ils également incorporés à ce calcul du prix puisqu'il s'agit de Federal Express et que vous pouvez l'incorporer. . .

M. Page: Non. Tout cela est prépayé. Ce sont les pertes de revenu que nous calculons. Cela représente des frais pour l'entreprise, mais je. . .

M. Keyes: Donc, vous n'en tenez pas compte non plus. Il faudrait par contre tenir compte de ces chiffres pour une entreprise qui ne s'occuperait pas de transport.

M. Page: Tout à fait.

M. Keyes: Est-ce que Federal Express serait intéressé par le transport de ces échantillons si on adoptait dans notre pays un texte de loi dans ce sens?

M. Page: Je pense que tous les transporteurs aériens du Canada seraient prêts à le faire.

M. Keyes: Plus que prêts à s'occuper des milliers de tests qui seraient effectués, des centaines de milliers de tests.

Larry, est-ce que votre nom figure également sur cette liste des employés de Federal Express qui doivent subir ce test?

M. Page: Je ne peux pas figurer sur la liste. Pas en tant qu'employé. Je suis néanmoins prêt à subir ce test à n'importe quel moment, je veux bien le faire, mais ça ne pourrait pas être dans le cadre de ce dépistage effectué au hasard.

M. Keyes: Les cadres de l'entreprise figurent-ils sur la liste?

M. Page: S'ils font partie du groupe couvert, si c'est eux qui décident comment l'équipement doit être réparé, ou s'ils sont désignés. . . cela va jusqu'au directeur des opérations ou aux vice-présidents principaux de l'entreprise. Si leur poste est en rapport avec la sécurité et si, comme gestionnaires. . . par rapport à des gens qui ont des emplois reliés à la sécurité. . . oui, ils font partie du groupe.

M. Keyes: Cette conversation a révélé deux choses étranges. J'ai constaté que vous ne savez pas à combien de reprises un employé a été averti la veille et non pas seulement trente minutes avant le test.

M. Page: C'est le seul cas que nous ayons eu où. . .

[Texte]

Mr. Keyes: That is the only case that you are aware of.

Dr. Page: Right.

Mr. Keyes: But you are not totally certain of what that number might be of an employee being informed the day before because that manager really values that employee and he does not really want this guy to test positive because he is going to need him on the job. He is going on vacation next month, he needs him there—and you do not have an idea of what that figure might be.

Dr. Page: Do you mean that he is notifying him more than—

Mr. Keyes: —30 minutes before.

Dr. Page: I certainly would hope that he would not jeopardize his career in doing that.

Mr. Keyes: The answer is that you do not know.

• 1135

Dr. Page: That is correct. I know at the time the person is collected we have an internal chain of custody, which is notification for him. As we get further along in the program, we will have it computerized, and we will be able to do just what you are saying.

Mr. Keyes: Collection and not paying for it—I just wrote that down, because you mentioned that if the lab does not—

Dr. Page: Not the lab, the collection site. The person who is doing the collection has to sign that they have done it. If that person fails to do that, when it gets to Med Express, our laboratory, they will not run that test. Therefore, we go back—

Mr. Keyes: But you will not pay for that collection either. Is that right? That is what you said.

Dr. Page: We go back and tell them that they messed up on this procedure and we do not want them to charge for that collection.

Mr. Keyes: Do you see an inherent danger of the collection people saying they are going to lose the bill on this one if they do not get this thing through?

Dr. Page: I think our message to them is that we want them to do this correctly, and if they do not, we will find somebody else who will.

Mr. Keyes: You are therefore encouraging the collection agency to make sure it is done, or if it is not done right, to try to find a way to make sure it looks like it has been done right. That is what I fear.

Dr. Page: You cannot make it look right; it has to be done right.

Mr. Keyes: If I can go back to this cost thing again, for a company that has to go from purchase kit collection, all the way down the chain to the forms, the testing—let us take the positive in this case—transportation, and down time of the employee. . . There are 4,000 tests per month, in your estimation. What could you give us as a ballpark figure for testing over the course of a year that Federal Express pays out?

Dr. Page: I said \$2 million.

[Traduction]

M. Keyes: C'est le seul cas que vous connaissez.

M. Page: En effet.

M. Keyes: Mais vous ne pouvez pas être absolument certain du nombre de fois où un employé a pu être informé la veille, parce que son directeur l'appréciait beaucoup et qu'il voulait éviter à cet employé un résultat éventuellement positif, parce qu'il a besoin de lui au travail. Il part en vacances le mois prochain, il a besoin de cet employé. . . vous n'avez aucune idée du nombre de fois où cela s'est produit.

M. Page: Vous voulez dire qu'il l'aurait averti plus de. . .

M. Keyes: . . . 30 minutes à l'avance.

M. Page: J'espère bien qu'il ne voudrait pas compromettre sa carrière de cette façon.

M. Keyes: En fait, vous n'en savez rien.

M. Page: C'est exact. À partir du moment où la personne est désignée, nous avons une chaîne de surveillance interne qui commence quand la personne est avertie. Avec le temps, nous allons finir par informatiser le programme et nous pourrions alors faire ce que vous signalez.

M. Keyes: Ne pas payer le prélèvement. . . J'ai noté cela parce que vous avez dit que si le laboratoire ne. . .

M. Page: Pas le laboratoire, le lieu de prélèvement. La personne qui effectue le prélèvement doit signer pour indiquer que le test a été fait. Si elle ne le fait pas, lorsque l'échantillon arrivera à Med Express, notre laboratoire, le test ne sera pas effectué. Donc, on revient. . .

M. Keyes: Mais vous ne paierez pas non plus ce prélèvement. N'est-ce pas? C'est ce que vous avez dit.

M. Page: On s'adresse à ces gens-là pour leur dire qu'ils n'ont pas fait ce qu'ils devraient et que nous ne voulons pas qu'ils nous facturent ce prélèvement.

M. Keyes: Est-ce qu'il y aurait un risque que ceux qui effectuent le prélèvement disent qu'ils vont perdre cette facture si ça ne se rend pas jusqu'au bout?

M. Page: Nous voulons leur faire comprendre qu'ils doivent suivre fidèlement la procédure, sinon nous trouverons quelqu'un d'autre pour le faire.

M. Keyes: Vous les encouragez donc à s'assurer que tout est fait correctement ou, si ce n'est pas le cas, à essayer de faire en sorte que ça ait l'air d'avoir été fait correctement. Voilà ce que je crains.

M. Page: On ne peut pas faire semblant, il faut que ce soit fait correctement.

M. Keyes: Je voudrais revenir sur cette question du coût; pour une entreprise qui doit s'occuper de toutes ces étapes de la procédure: le prélèvement, les formulaires, les tests et, supposons qu'ils soient positifs, le transport, le temps perdu par l'employé. . . Il y a, selon vous, 4,000 tests par mois. Pouvez-vous nous donner une idée approximative de ce que cela coûte à *Federal Express* en un an?

M. Page: Je dis 2 millions de dollars.

[Text]

The Chairman: That does not count the EAP, which is another million or so, plus transportation. He has given that as well as he can. I think it was very fair.

Mr. Bjornson: Since this legislation has come into place, have you collected any data to show whether or not there has been a reduction, let us say, in lost time or in accidents that may be attributed to substance abuse? Has that been collected at all?

The Chairman: He is shaking his head no.

Mr. Bjornson: Are you not curious?

Dr. Page: A month ago we started to do an evaluation of the people who stepped forward, who have a drug problem and will go through a rehabilitation program, and we follow them. We do profiles on them, look at their accident history and their performance issues.

For a person who has verified positive, in many cases we have looked at their records and they sometimes do not have performance issues; they do not have accidents. Again, the test does not test for impairment, just the presence of the drug. So to answer your question, we are looking at those things. We are curious about it, as you say, but we are not far enough in the program to really give you any statistics to indicate what we are finding.

Mr. Bjornson: You have roughly a \$3 million a year input there.

Dr. Page: Absolutely.

Mr. Bjornson: So you should be looking for some return, I would think, hopefully on the positive side.

Dr. Page: That is a hard question to answer, and I guess the easiest way is to say that the return on the investment is if we can stop people using drugs who may be on the road and might kill a busload of children, or if some mechanic who does not do what he is supposed to do in repairing our aircraft and that aircraft crashes. Then we have done something. I know that is not perhaps the best answer to give you, but we are talking about human capital here, and we are talking about return on investment. As far as random drug testing, I cannot say we are going to have a return on investment.

I will tell you what is happening. We are having a lot of people step forward who say they have a problem and they need help. They are getting into rehabilitation programs, because they are afraid they are going to get caught.

Mr. Bjornson: Maybe that will go back to the question I threw at the previous witness. The chance of being caught is a greater deterrent than the penalty there may be if you do get caught.

Dr. Page: It is not very pleasant to step forward and go through a rehabilitation program, in the sense that you are now labelled a drug user and under our policy you are subject to unannounced drug screens for the rest of your career. That means at any time you could be drug-screened. We keep it confidential, but you know as well as I do that people talk and unfortunately things get out.

[Translation]

Le président: Cela ne couvre pas le programme d'aide aux employés, qui coûte un million de plus environ, ni les frais de transport. Il a indiqué cela de son mieux. Je pense que cela va très bien.

M. Bjornson: Depuis l'entrée en vigueur de cette loi, avez-vous rassemblé des statistiques permettant de savoir si l'on a pu constater une réduction, disons, du temps de travail perdu ou des accidents découlant d'une utilisation de drogues? Avez-vous établi de telles statistiques?

Le président: Il fait non de la tête.

M. Bjornson: Vous n'avez pas envie de le savoir?

M. Page: Il y a un mois, nous avons commencé une évaluation de gens qui se signalaient eux-mêmes, ils sont toxicomanes et peuvent suivre un programme de réhabilitation; nous les suivons de près. Nous établissons un dossier sur eux, nous voyons quels accidents ils ont eus l'an passé, quel est leur rendement.

Pour les gens qui ont un résultat positif, dans de nombreux cas, nous regardons leurs dossiers et il n'y a parfois pas de problèmes avec leur rendement, ils n'ont pas d'accidents. Je répéterai que le test ne porte pas sur l'affaiblissement des facultés mais seulement sur la présence de drogues. Alors, pour répondre à votre question, nous nous penchons là-dessus. Cela nous intéresse, mais ce programme est trop récent pour que nous puissions vraiment vous donner des statistiques indiquant ce que nous constatons.

M. Bjornson: Cela vous coûte environ 3 millions de dollars par an.

M. Page: En effet.

M. Bjornson: Vous espérez donc sans doute que cela aura des résultats positifs, je suppose.

M. Page: Il est difficile de répondre à cette question et je pense que la façon la plus simple de formuler les choses, c'est de dire que si, grâce à ce programme, des gens renoncent à la drogue, et par là réduisent les risques d'accident, alors nous pourrions dire que le résultat est positif. Nous aurions réalisé quelque chose. Ce n'est peut-être pas la meilleure façon de vous répondre mais il s'agit d'un capital humain et d'un résultat positif. Quant au dépistage effectué au hasard, je ne sais pas si les résultats justifieront vraiment les coûts engagés.

Je vais vous dire ce qui se passe. On a beaucoup de gens qui se signalent eux-mêmes, disant qu'ils ont un problème et qu'ils ont besoin d'aide. Ils vont suivre un programme de réhabilitation parce qu'ils ont peur de se faire prendre.

M. Bjornson: Cela nous ramène peut-être à la question que j'ai posée au témoin précédent. Le risque de se faire prendre constitue un élément de dissuasion plus important que la sanction éventuelle si on se fait prendre.

M. Page: Ce n'est pas très agréable de se signaler et de suivre un programme de réhabilitation parce qu'on est alors considéré comme un toxicomane et, d'après notre politique, on peut vous imposer des tests sans préavis pendant tout le reste de votre carrière. Cela veut dire qu'on peut, à tout moment, vous faire subir un test de dépistage. Nous respectons la confidentialité mais vous savez aussi bien que moi que les gens parlent et ça finit malheureusement par se savoir.

[Texte]

[Traduction]

• 1140

Most of the people are successful; they are very proud of that and they do not mind talking about it. Our success rate with cocaine addiction when they go through the employee assistance program is not very good. Probably 60% to 70% of the people relapse, and we find that the more we test them—there is more deterrent there—the longer they are able to stay off the drugs.

We have initiated a consulting group called Preferred Health Care, meaning that under our Health Policy and Benefit Program, if you go in for psychiatric or drug substance abuse, you have to go through this process in which they evaluate and they give you names of preferred health care people who can do the treatment. What you are going to find unfortunately, when you get employee assistance programs and they make referrals and they know that you have deep pockets, is they are going to do as much as they can to get as much money as they can out of you. So what we have initiated is an ability to look at these treatment facilities, see their success rate, and individualize that person going to the best facilities possible to get the best treatment so they do not have to go back into treatment at some point.

Mr. Bjornson: It seems to me that in your preventative program, in your help program, you have something to be proud of, in the fact that people are stepping forward and you have had quite a success rate.

Dr. Page: Absolutely.

Mr. Bjornson: Would you consider that, because of the legislation, random testing and the program, which obviously sounds very successful to me, go hand in glove?

Dr. Page: I do not know if they fit well or not. We were opposed to mandating random drug testing.

The Chairman: You opposed this before Congress, did you not, in terms of random testing? It is in your brief. That is interesting.

Dr. Page: We believe that if you can train your managers and your employee population on reasonable suspicion then that is the best way to go. I am not saying that we are not catching people on random testing and it is not acting as a deterrent. We will know better when the federal highways minister... I wish we could have a lot more employees on that side, but it definitely acts as a deterrent.

Here is a peculiar thing. In the periodic testing on the DOT side, most of the couriers know at least a month or so before their test that they are going to have a drug test when they have their physical, but they are still verified positive for cocaine and marijuana. That tells me two things: one, they have a problem they cannot handle; second, they just guessed wrong—they thought it would be out of their system.

Mr. Bjornson: So did Ben Johnson.

La plupart des gens réussissent; ils en sont très fiers et n'hésitent pas à en parler. Par contre, pour ceux qui se droguent avec de la cocaïne et qui participent au programme d'aide aux employés, le taux de réussite n'est pas très bon. Il y a de 60 p. 100 à 70 p. 100 de ces gens-là qui recommencent mais nous constatons que plus on les teste, plus l'effet dissuasif est grand et plus ils arrivent à se passer de drogue pendant longtemps.

Nous avons mis sur pied un groupe de consultation qui s'appelle «Preferred Health Care,» c'est-à-dire que, dans le cadre de notre Programme de prestations en matière de santé, si vous êtes traité à cause de problèmes psychiatriques ou de la drogue, vous devez vous soumettre à une évaluation et on vous indique le nom de spécialistes recommandés qui peuvent vous donner un traitement. Malheureusement, quand on a un programme d'aide aux employés qui envoie des clients à des spécialistes, ceux-ci savent que vous avez de l'argent plein les poches et ils vont essayer de vous en soutirer autant que possible. Nous voulons donc maintenant pouvoir examiner ces installations de traitement, voir leur taux de réussite et faire en sorte que chacun puisse recevoir le traitement qui lui convient le mieux dans les installations les meilleures afin que le traitement ne doive pas être recommencé recommencer à nouveau un peu plus tard.

M. Bjornson: Il me semble que vous pouvez être fiers de votre programme de prévention, ce programme d'aide puisque les gens se signalent d'eux-mêmes et que vous avez un taux de réussite élevé.

M. Page: C'est tout à fait exact.

M. Bjornson: Pensez-vous que du fait de la loi, le dépistage aléatoire et ce programme, qui me paraît très réussi, se complètent parfaitement?

M. Page: Je ne sais pas s'ils se complètent bien ou non. Nous étions opposés à un dépistage au hasard obligatoire des drogues.

Le président: Vous avez manifesté devant le Congrès votre opposition au dépistage au hasard, n'est-ce pas? Cela figure dans votre mémoire. C'est intéressant.

M. Page: Nous pensons que la meilleure méthode est d'apprendre aux cadres et aux employés à intervenir quand ils ont de bonnes raisons de suspecter quelque chose. Je ne dis pas pour autant que le dépistage au hasard ne permet pas d'attraper les gens et ne constitue pas un bon moyen de dissuasion. Nous verrons, lorsque le ministre fédéral des routes... J'aimerais que nous ayons beaucoup plus d'employés de ce côté-là, mais cela joue assurément un rôle dissuasif.

Il y a une chose assez intéressante. Dans le dépistage périodique du côté du ministère des Transports, la plupart des courriers savent au moins environ un mois à l'avance qu'ils devront subir un test de dépistage de drogue au moment de leur examen médical et on obtient pourtant des résultats positifs pour la cocaïne et la marijuana. Cela indique deux choses: d'abord, ils ne sont plus capables de se maîtriser et, deuxièmement, ils ont fait un mauvais pari, ils croyaient qu'ils auraient le temps d'éliminer toutes les traces.

M. Bjornson: Comme Ben Johnson.

[Text]

Mr. Nault: How long have you been running this program now, and where it has been law and you have been implementing these 4,000 drug tests a month?

Dr. Page: We started in the latter part of December: December 18 with the FAA and December 21 with the Federal Highway Administration. But we have been doing pre-employment and reasonable suspicion since 1985.

Mr. Nault: So since you implemented the random aspect of it, it has been roughly four or five months.

Dr. Page: Yes.

Mr. Nault: Then you probably have some percentages and some statistics. For example, you must be able to tell us how many employees tested positive out of all of those employees. What is the percentage of your population?

Dr. Page: I do not have it broken down by percentage. This will be public knowledge in the United States because the FAA requires that we give our semi-annual report, which must be to them by August 15. We have had no crew members, no pilots, verified positive. Early in the program, one mechanic was verified positive. We have had about 10 weight and balance people on the FAA side—

Mr. Nault: What do they do?

Dr. Page: They make sure that the plane is loaded correctly. They have the final manifest, which they give to the—

Mr. Nault: Why is he a sensitive person—because he might put the wrong box in the wrong spot?

Dr. Page: If you overload a passenger plane on the runway—

Mr. Nault: Oh, in that case he is a safety-sensitive employee?

Dr. Page: You bet! Well, let me go a bit further. On the courier side in the Federal Highway Administration we have probably had about 20 verified positives, and on the unannounced, which are drug rehab, we have probably had about another 20.

• 1145

Mr. Nault: Out of how many employees tested? It sounds as if you are saying about 50 of your employees tested positive so far. Out of how many who took the tests?

Dr. Page: Well, we are looking at 16,000 tests we have done.

Mr. Nault: That is interesting. That is not a very high percentage, I am sure.

Dr. Page: But remember now, we are not at random on the Federal Highway Administration side, where the bulk of our employees are.

Mr. Nault: Yes, I understand that.

The other percentage I am most interested in is that everybody seems to be under the belief that this is a deterrent. They said that about hanging, too, and it did not seem to be work very well.

[Translation]

M. Nault: Depuis combien de temps avez-vous ce programme et depuis combien de temps procédez-vous à ces 4000 tests de dépistage par mois?

M. Page: Nous avons commencé dans la deuxième moitié de décembre: le 18 pour la FAA et le 21 pour l'Administration fédérale des routes. Nous pratiquons néanmoins déjà depuis 1985 le dépistage avant l'embauche ou en cas de doute raisonnable.

M. Nault: Pour ce qui est du dépistage aléatoire, cela fait donc environ quatre ou cinq mois.

M. Page: Oui.

M. Nault: Vous avez donc sans doute quelques pourcentages et quelques statistiques. Vous devez, par exemple, pouvoir nous dire combien, parmi tous ces employés, ont eu un résultat positif. Quel pourcentage cela fait-il en tout?

M. Page: Je n'ai pas de ventilation par pourcentage. Cela sera du domaine public aux Etats-Unis puisque la FAA exige que nous lui remettons notre rapport semestriel au plus tard le 15 août. Aucun membre de notre personnel navigant, aucun pilote n'a eu un résultat positif. On a eu, au début du programme, un mécanicien avec un résultat positif. On a aussi eu, du côté de la FAA, 10 préposés à l'équilibrage. . .

M. Nault: En quoi consiste leur travail?

M. Page: Ils vérifient que l'avion est chargé correctement. Ils ont la liste définitive qui indique. . .

M. Nault: En quoi leur travail se rattache-t-il à la sécurité? Parce qu'ils pourraient placer une boîte au mauvais endroit?

M. Page: Si un avion de transport de passagers est trop chargé, sur la piste. . .

M. Nault: Oh, c'est pour cette raison que leur travail est relié à la sécurité?

M. Page: Bien sûr. Laissez-moi vous donner plus de précisions. Pour les courriers, du côté de l'Administration fédérale des routes, nous avons eu sans doute environ 20 cas positifs et une vingtaine d'autres également pour les tests administrés sans préavis à ceux qui ont participé au programme de réhabilitation.

M. Nault: Sur combien d'employés testés? Vous semblez parler d'une cinquantaine de tests positifs jusqu'à maintenant. Combien d'employés ont subi ces tests?

M. Page: Nous en avons effectué 16,000.

M. Nault: C'est très intéressant. Cela ne fait pas un très fort pourcentage, je suppose.

M. Page: Mais n'oubliez pas qu'il n'y pas de dépistage aléatoire à l'Administration fédérale des routes, où travaillent la plus grande partie de nos employés.

M. Nault: Je comprends.

Ce qui m'intéresse également, c'est que tout le monde semble croire que ces tests ont un effet dissuasif. On pense la même chose des pendants qui, pourtant, ne semblent pas avoir eu l'effet escompté.

[Texte]

I am interested in the percentage increase of self-referrals. You seem to think more people are turning themselves in, which is an admission that your employee assistance program does not work very well, because a lot of people who are educated will naturally turn themselves in.

On the one hand people come to us and say, oh, our employee assistance program works really well, but on the other hand we need this as a deterrent because it does not work really well and people do not turn themselves in. So in a roundabout way people admit the employee assistance programs do not seem to work very effectively, otherwise you would have a very small increase in self-referrals through this program. I am interested in knowing what that percentage is—

Dr. Page: You get a certain percentage of employees who do not take advantage of the employee assistance program because they do not know they have a problem.

Mr. Nault: Well, a portion of an employee assistance program, at least in this country, is an education portion, which teaches you whether you have a problem or not. Secondly—

Dr. Page: If I am an addict, I do not care what you say, I do not think I have a problem. Only when I get to the bottom will I admit I have a problem. It may be that my wife and my children have said I have a problem and I know I am in a random drug testing pool and I had better do something about it or I am going to get caught.

Mr. Nault: That is an interesting scenario. But the other portion of the employee assistance program in this country relates to employees, co-workers, being able to turn those individuals in, if there is a need, because simply they do not work in a safety-sensitive area with a fellow worker who has a problem. Are they are not doing that in the U.S.?

Dr. Page: I think they are doing it, but you know as well as I do you hate to turn in your buddy, especially if you drink beer and play softball with your buddy, or whatever. Sometimes you overlook those things; you cover up for him. If he becomes a hazard in the workplace then you probably will turn him in. If you know he is smoking marijuana on the weekend you are probably not going to say anything about it, but if he starts using drugs at work or comes to work impaired and could cause you or someone else to be hurt, you probably would. I would hope you would.

Mr. Nault: The other thing you did not have in your brief. . .there are no tests at all for legal drugs.

Dr. Page: Opiates are legal drugs.

Mr. Nault: I did not notice it.

Dr. Page: Amphetamines can be legal drugs. Cocaine can be administered as a legal drug. Marijuana—it would be rare that you would find that. We probably would not have those people employed in safety-sensitive positions anyway, because of their health.

Mr. Nault: So you do not know what the percentage of increase of self-referrals is at this time.

[Traduction]

Je m'intéresse à l'augmentation du pourcentage des employés qui déclarent eux-mêmes leur problème. Vous semblez considérer qu'ils sont plus nombreux, ce qui indiquerait que votre programme d'aide aux employés ne fonctionne pas très bien, car normalement, les employés responsables devraient déclarer eux-mêmes leur problème.

On nous dit, d'une part, que les programmes d'aide aux employés donnent de bons résultats, mais que d'autre part, il faut recourir à des moyens dissuasifs car les programmes ne donnent pas entièrement satisfaction, et les employés ne déclarent pas leur problème d'eux-mêmes. Cela revient donc à dire que les programmes d'aide aux employés ne sont pas très efficaces car sinon, ils entraîneraient une augmentation de déclarations spontanées. J'aimerais savoir quel est leur pourcentage. . .

M. Page: Certains employés ne se prévalent pas du programme d'aide aux employés parce qu'ils ignorent l'existence de leur problème.

M. Nault: Au Canada du moins, le programme d'aide aux employés comporte un élément éducatif, grâce auquel les employés peuvent savoir s'ils ont un problème ou non. Deuxièmement. . .

M. Page: Indépendamment de ce qu'on peut lui dire, le toxicomane ne sait pas qu'il a un problème. Il n'en prend conscience qu'à la toute dernière extrémité. Il se peut que sa femme et ses enfants lui en aient parlé, mais s'il sait qu'il peut être soumis à des tests de dépistage aléatoire, il préfère agir plutôt que de se faire prendre.

M. Nault: Voilà un scénario intéressant. Nos programmes d'aide aux employés doivent également permettre aux collègues de travail de signaler les problèmes d'un employé, le cas échéant, parce qu'ils ne veulent pas partager un poste de vigilance avec un collègue qui présente un problème. Est-ce qu'on trouve la même situation aux États-Unis?

M. Page: Oui, je crois, mais vous savez comme moi qu'un employé hésitera toujours à dénoncer un copain, en particulier s'ils boivent de la bière et jouent à la balle-molle ensemble. Ce sont parfois des choses dont on ne tient pas compte. Mais si son copain l'expose à un danger au travail, il le dénoncera sans doute. Il ne dira rien s'il l'a vu fumer de la marijuana en fin de semaine, mais si ce copain consomme de la drogue au travail ou expose les autres au danger, il le dénoncera, du moins je l'espère.

M. Nault: Il y a un autre élément qui n'apparaît pas dans votre mémoire, c'est l'absence de tests pour les drogues légales.

M. Page: Les opiacés sont des drogues légales.

M. Nault: Je ne l'avais pas remarqué.

M. Page: Les amphétamines sont parfois des drogues légales. La cocaïne peut être prescrite légalement. Pour la marijuana, c'est plus rare, mais elle peut être prescrite, mais sans doute pas à des personnes qui occupent un emploi de vigilance.

M. Nault: Vous ne savez donc pas quelle a été la proportion d'augmentation des déclarations spontanées.

[Text]

Dr. Page: I can only speak in numbers. I do not look at percentages when you have that many people. I can say we are getting around six to eight new people a week who are stepping forward and saying they need help.

Mr. Nault: In comparison with how many before?

Dr. Page: Maybe four a month, five a month at the most.

Mr. Kristiansen: Prior to the last few months the drug testing was for pre-employment and—

Dr. Page: For cause or reasonable suspicion.

Mr. Kristiansen: And that has gone on since 1985.

Dr. Page: Correct.

Mr. Kristiansen: How long has Federal Express been involved with a comprehensive employee assistance program and an education program?

Dr. Page: When they started the policy and the drug testing program we did not implement an employee assistance program. I thought that was wrong and I went on record to say so. I thought that should have been in place first. It was initiated about a year and a half later.

• 1150

Mr. Kristiansen: After the pre-employment drug testing?

Dr. Page: After drug testing.

Mr. Kristiansen: So it would be really difficult, in fact impossible I suppose, to do a measurement of effectiveness in terms of the usage of employment assistance programs, because you had nothing prior to that to measure against. Anyone with experience in employment assistance programs realizes there is a long, long period of confidence building, quite apart from not recognizing that they have a problem or refusing to admit it. It also takes a long time to get confidence in the program.

Dr. Page: Well, employee assistance programs are used for things other than drug abuse.

Mr. Kristiansen: Oh, yes. I agree.

Dr. Page: Where we found our most usage was in psychiatric and relationship problems.

Mr. Kristiansen: I was concerned with some questions that seemed to say can you measure performance of this against that one, since you never had an earlier one to measure against. All our previous assessments of cost had to do with what I have called the primary testing, your analysis or immuno-assay. There are a number of other testing methods. To what extent do you get involved higher up the scale? Are other types of testing included in the cost dimension, or does that escalate it further?

Dr. Page: Are you talking about what is mandated by government or what we might do as a corporation aside from what the government mandates.

Mr. Kristiansen: Or both. Your analysis is not the only system you use, is it?

[Translation]

M. Page: Je ne peux parler que de certains chiffres. On ne considère pas les pourcentages lorsqu'une étude porte sur un si grand nombre de personnes. Je peux vous dire que nous recevons chaque semaine de six à huit nouveaux cas de personnes qui demandent de l'aide.

M. Nault: Combien y en avait-il avant?

M. Page: Peut-être quatre ou cinq par mois.

M. Kristiansen: Il y a quelques mois, des tests de dépistage ne s'effectuaient qu'à l'embauche. . .

M. Page: Lorsqu'on soupçonnait un problème.

M. Kristiansen: Et c'est ce qui se passait depuis 1985.

M. Page: C'est exact.

M. Kristiansen: Depuis combien de temps *Federal Express* applique-t-il un programme complet d'aide aux employés et un programme éducatif?

M. Page: Lorsque nous avons entrepris ce programme de dépistage de la drogue, il n'y avait pas de programme d'aide aux employés. Je me suis trompé lorsque j'ai dit ça. Je pense que le programme d'aide aurait dû être mis en oeuvre en premier lieu. Il ne l'a été qu'un an et demi plus tard.

M. Kristiansen: Après les tests de dépistage de la drogue effectués à l'embauche?

M. Page: Après les tests de dépistage de la drogue.

M. Kristiansen: Il serait donc très difficile, voire impossible, de mesurer l'efficacité des programmes d'aide aux employés puisqu'il n'y aurait aucun élément de comparaison. Quiconque a l'expérience de tels programmes comprend qu'il faut très longtemps avant d'obtenir la confiance des intéressés, indépendamment du fait qu'ils reconnaissent ou non qu'ils ont un problème. Il faut également très longtemps avant qu'un tel programme leur inspire confiance.

M. Page: Ma foi, les programmes d'aide aux employés servent à autre chose que de remédier aux problèmes que présente la drogue.

M. Kristiansen: Oh, oui, je sais bien.

M. Page: Là où ils nous ont semblé le plus utile, c'est dans les domaines psychiatriques et dans les relations interpersonnelles.

M. Kristiansen: Je m'inquiétais de certaines questions qui vous ont été posées quant à la façon de comparer le rendement d'une mesure à celui d'une autre sans élément de comparaison. Toutes nos évaluations des coûts ont jusqu'ici porté sur ce que j'ai appelé les tests primaires, les analyses ou immuno-essais. Il y a un certain nombre d'autres méthodes de dépistage. Dans quelle mesure participez-vous à tout cela? Y a-t-il d'autres types de tests à considérer dans les coûts ou cela risque-t-il d'aller trop loin?

M. Page: Parlez-vous de ce qu'exige le gouvernement ou de ce que nous pourrions faire en plus de ce qu'exige le gouvernement?

M. Kristiansen: Des deux. Votre analyse n'est pas le seul système que vous utilisiez, n'est-ce pas?

[Texte]

Dr. Page: Under the law mandated, you only have to screen once. Our laboratory prefers to use the second method, which we want them to do. It does not cost us any more. They do it just as an internal check to make sure that person was positive. Then you have to do the GCMS with the confirmation test. That has to be done, that has to be mandated. If you have a policy that says that once you get the DOT test out of the way you have the right to test for whatever drugs you want to, therefore you could ask that person to void again in another drug testing kit with a chain of custody form. Then you prearrange with the laboratory to test for other types of drugs, whether it be barbiturates or benzodiazepine, which are your tranquilizers. Those are abused drugs. We used to test for those before the law was mandated. We only test for five. We tested for about nine drugs before the DOT came in.

Mr. Keyes: Larry, given everything we have discussed here today and your coming from the American side of this issue, you have given us valuable insight into the situation in the United States. You were here during part of the testimony of the previous two witnesses and heard part of the problem we have here in Canada as it relates to alcohol and drugs. You perhaps heard that reported instances of substance use of street drugs contributing to accidents or potentially dangerous situations on the job in the last year was 0.2% out of over 17,000 tested. With the situation as it is happening in the United States with drugs and the situation and the facts and the statistics presented to us on the Canadian side of the border, would you feel they support the drug-testing component of Transport Canada's substance use strategy in this country?

The Chairman: Transport Canada's strategy paper, that may take care of it.

Dr. Page: I did not read it, I am sorry.

The Chairman: I am going to come at the question Mr. Keyes touches on, but I am going to come at the question in another way.

Perhaps you could relate to your experience in the States and just forget about up here. I am interested in this because you have come into a very interesting program, and you have explained how complex and extensive it is. But at the time of the issue I understand that you wanted us to note from your brief that Federal Express Corporation opposed random drug testing in Congress for a variety of reasons. What were the reasons? They may be some of the general ones we have heard in Canada, but what were your reasons?

Dr. Page: I think it is basically the same. If you have well-trained managers, you have good education programs and helping programs, I believe that under reasonable suspicion you can get to the majority of the people. I may be mistaken by that, and we will certainly find out as time goes on.

[Traduction]

M. Page: Aux termes de la loi, il suffit d'un seul dépistage. Notre laboratoire préfère utiliser la deuxième méthode et c'est ce que nous lui recommandons. Cela ne nous coûte pas plus cher. C'est simplement une vérification interne qui nous permet de nous assurer que le test était bien positif. Il y a ensuite la chromatographie/spectrométrie et le contre-test. Ça, c'est obligatoire. Si votre politique est que lorsque le test du ministère des Transports est passé, on peut faire passer les tests pour n'importe quelle autre drogue, on peut demander à cette personne d'uriner à nouveau dans une autre éprouvette permettant d'autres tests. On s'arrange à l'avance avec le laboratoire pour effectuer des tests de dépistage d'autres drogues, qu'il s'agisse de barbituriques ou de benzodiazépine, qui sont des tranquillisants. Ce sont des drogues qui sont habituellement consommées. On effectuait déjà des tests pour les dépister avant que la loi ne l'impose. Les tests ne visent à dépister que cinq drogues. Avant les instructions du ministère du Transport, on en dépistait environ neuf.

M. Keyes: Étant donné tout ce dont nous avons discuté aujourd'hui, il nous a été très utile que vous nous donniez un aperçu de la situation aux États-Unis. Vous avez assisté à une partie du témoignage des personnes qui vous ont précédés et vous avez donc entendu expliquer le problème que nous connaissons au Canada. Vous avez peut-être entendu lorsque l'on a indiqué que les cas connus de consommation de drogues illicites ayant contribué à des accidents ou à des situations dangereuses sur le lieu de travail au cours de la dernière année représentaient 0,2 p. 100 des 17,000 tests effectués. Connaissant la situation aux États-Unis et les statistiques qui nous ont été présentées au sujet du Canada, estimez-vous que cela justifie les tests de dépistage de la drogue qu'envisagent d'imposer Transports Canada dans sa stratégie de lutte contre la consommation de drogues au Canada?

Le président: C'est un document présenté par Transports Canada à ce sujet.

M. Page: Je ne l'ai pas lu, je regrette.

Le président: Je vais revenir à la question de M. Keyes mais sous un angle différent.

Peut-être pourriez-vous nous parler de votre expérience aux États-Unis sans vous occuper de ce qui se passe ici. Cela m'intéresse parce que vous avez adopté un programme très intéressant et que vous nous avez expliqué combien il était complexe et développé. Je crois toutefois comprendre qu'au moment où l'on a commencé à parler de cette question, *Federal Express Corporation* s'était opposé pour différentes raisons au programme de tests de dépistage de la drogue proposé au Congrès. Pour quelles raisons? Peut-être que certaines sont celles que nous avons entendues invoquer au Canada, mais il serait intéressant de connaître celles que vous présentiez.

M. Page: En fait, c'est essentiellement la même chose. Je pense qu'avec des administrateurs bien informés, de bons programmes d'éducation et des programmes d'encadrement, on peut toucher la majorité des gens lorsqu'on a un doute raisonnable. Je me trompe peut-être, et de toute façon, c'est ce que nous découvrirons avec le temps.

[Text]

[Translation]

• 1155

Human beings are complicated individuals, and I think most people who use drugs for whatever reason do not necessarily want to admit that they are having a problem with them. They think they can handle it. It is terribly difficult for me to say what you should be doing here. I know that we have extensive drug usage in the United States. We are looking at 10% to 12% of the working population with a problem with alcohol and other drugs, whether it be prescription drugs or illegal drugs. I think in some geographical locations that is probably low, that you are probably looking at 20%.

Whether you have that same problem in Canada, I cannot address it. I am taking a neutral position because it is difficult for me to say what you should be doing here.

Mr. Bjornson: You have talked about your EAP program, which sounds very successful. You have talked about the difficulties of our putting this together, you have talked about cost. Why is Federal Express against random testing? Is it cost, inefficiency, loss of manpower? What is the reason?

Mr. Keyes: All of the above.

Dr. Page: I think all of that is part of it. I think again we did not see that type of testing as something that was going to tell us something we did not already know. We know we have drug usage in Federal Express. Again, I personally did not give my comments on random testing. That was done by a different part of the corporation, so I cannot speak for Federal Express on that issue.

My issue is a little bit different, but I think overall what we were looking at is... I am not sure the Department of Transportation was really prepared to implement this program. My fears were that our employees could be jeopardized, because the program was not thought out as well as we thought it should be. I think we knew more about drug testing than the Department of Transportation did in many ways and, in turn, I would have liked to have seen us given more time.

We are finding that corporations are developing excellent drug testing programs for the benefit of that corporation and also to detriment of that corporation, meaning that they have to fight the battles within their own corporation. Again, to answer your question on random testing, we philosophically took that position. We did not feel that random testing was the best procedure to use, that a person should be tested for reasonable suspicion or for post-accident where there was reason to believe the person was impaired.

The Chairman: On page 6 of your brief you say:

If there is a positive test, the employee still has recourse to our internal grievance procedures to contest the results.

Is that in your labour contract or is it a policy?

Dr. Page: It is a policy we have, a guaranteed fair treatment policy on which you can grieve. That means that if you go through the same process and it is still verified positive, you still have the right to go through the guaranteed

Les êtres humains sont des organismes compliqués et les gens qui se droguent, pour une raison ou pour une autre, refusent souvent d'admettre qu'ils ont un problème. Ils pensent pouvoir s'en sortir. L'idée de venir vous conseiller me met très mal à l'aise. Je sais que nous avons un gros problème aux États-Unis, que 10 à 12 p. 100 de la population active a un problème d'alcool et de drogues, qu'il s'agisse de médicaments sur ordonnance ou de drogues illégales. Dans certaines régions géographiques cette proportion peut même aller jusqu'à 20 p. 100.

Je ne sais pas si votre problème au Canada est comparable. Ma position est neutre et j'hésiterais beaucoup à vous dire ce que vous devez faire.

M. Bjornson: Vous avez parlé de votre programme d'aide aux employés qui semble très efficace. Vous nous avez dit à quel point il avait été difficile de mettre ce système en place et vous nous avez parlé de coûts. Pourquoi *Federal Express* est-il contre les tests de dépistage au hasard? Est-ce une question de coût, d'efficacité ou la crainte de perdre une partie de la main-d'œuvre? Pour quelle raison?

M. Keyes: Toutes celles que vous avez citées.

M. Page: Tout cela en fait partie. Encore une fois, nous n'avons jamais pensé que ce genre de test nous apprendrait quelque chose de nouveau. Nous savons que certains employés de *Federal Express* font usage de drogues. Personnellement, je ne vous ai pas dit ce que je pensais des tests au hasard. C'est un autre secteur de la société qui a pris position et, pour ma part, je ne peux pas vous donner la position de la société à ce sujet.

Mon sujet est un peu différent, mais dans l'ensemble... Je ne sais pas si le ministère des Transports était vraiment prêt à mettre ce programme en place. Je craignais qu'on n'y ait pas suffisamment réfléchi et que les employés en subissent le contrecoup. À de nombreux égards, nous en savions plus que le ministère des Transports sur le dépistage, mais j'aurais tout de même aimé que nous ayons plus de temps.

Aujourd'hui, certaines compagnies mettent en place d'excellents programmes de dépistage des drogues qui leur sont très utiles mais qui les desservent également car elles doivent lutter dans leurs propres rangs pour imposer ces tests. Vous m'avez posé une question sur les tests au hasard; c'est la position que nous avons adoptée. Il nous a semblé que les tests au hasard n'étaient pas la meilleure procédure possible et qu'il valait mieux attendre d'avoir des doutes raisonnables par exemple à la suite d'un accident.

Le président: À la page 6 de votre mémoire, vous dites:

Lorsqu'un test est positif, l'employé peut toujours en contester les résultats en suivant la procédure des griefs.

Est-ce que cela figure dans votre contrat de travail ou bien s'agit-il d'une politique?

M. Page: Il s'agit d'une politique, une politique qui garantit un traitement équitable et une possibilité de grief. Autrement dit, si on vous administre le même test et s'il est toujours positif, on continue à vous garantir un traitement

[Texte]

fair treatment. Then it goes through the normal chains of grievances and if something comes up that would indicate that something was irregular, it is possible that we would reinstate that individual.

The Chairman: Dr. Page and Ms Elliott, I want to thank you very much for coming on behalf of Federal Express to help enlighten us on a very active program. I gather that because of the mandated situation in the States, while we are certainly a little overcome with the number involved, there are other large corporations down there such as Pan Am and the airways, let alone the railways, who we understand are also involved in testing programs that are perhaps more extensive than—

Dr. Page: You have to realize that we are not a transportation industry for humans and our numbers are not as large as, say, Delta Airlines, which has a lot more pilots, a lot more flight attendants, a lot more mechanics than we would have. Their covered employees on the FAA side would be much larger. You are looking at perhaps 30,000 employees on that side, but when you total what we have, or what UPS, has you are looking at a lot of employees, perhaps 50,000 covered employees. We now have only 6,000 on the FAA side. It is not as cumbersome as it will be once the numbers increase.

• 1200

The Chairman: Doctor and Ms Elliott, I want to thank you for telling us about your experience in the United States. It certainly adds to the dimension of what we are trying to assess here in Canada, as we test these uncharted waters.

I want to thank the members for their co-operation during the questioning today. We finished pretty much on time. You did a good job.

We stand adjourned until 3:30 p.m. We have only one witness so it should be very short, but we may have to cancel the meeting. Members always have different things to do and they cannot always be here. Because of the quality of members at the table and in the room, some members undoubtedly thought they could come this afternoon and not this morning. In any event, this afternoon I hope we can have real debate as to where we go, what we are going to do and what the timetable is. It is very important. And if the government members do not show up, the chairman may have to cancel the meeting.

We stand adjourned until 3:30 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1529

The Chairman: I see a quorum for hearing evidence, and our witness is here. Since we would like to hear from our witness then have an in camera meeting to discuss the future of the committee and where we are heading, which will involve a little discussion, I am glad to call this meeting to order.

• 1530

I welcome our witness, Mr. Peters, who is the chairperson of the Aircraft Operations Groups Association.

[Traduction]

équitable. Ensuite, vous pouvez parcourir les étapes normales d'un grief et si une irrégularité apparaît, il est possible qu'on vous rétablisse dans vos fonctions.

Le président: Monsieur Page, madame Elliott, je vous remercie infiniment d'être venus au nom de *Federal Express* et de nous avoir donné des détails sur ce programme particulièrement intéressant. Étant donné qu'aux États-Unis, les tests sont obligatoires en vertu de la loi et étant donné le nombre renversant de tests effectués, je crois que d'autres grosses sociétés comme Pan Am et les compagnies aériennes, pour ne pas parler des chemins de fer, qui apparemment ont adopté des programmes de dépistage probablement plus exhaustifs. . .

M. Page: Il faut comprendre que notre industrie ne transporte pas des êtres humains et que nous n'avons pas autant d'employés que Delta Airlines qui a beaucoup plus de pilotes, d'agents de bord, de mécaniciens que nous n'en avons nous-mêmes. Leurs employés qui sont régis par les règlements sur les transports aériens sont beaucoup plus nombreux. Cela concerne donc environ 30,000 employés pour ce secteur mais au total, avec UPS, cela donne 50,000 employés. Maintenant il n'y a plus que 6,000 employés pour la FAA. Cela deviendra donc bien plus complexe lorsqu'ils seront plus nombreux.

Le président: Je vous remercie de nous avoir expliqué la situation aux États-Unis. Vos renseignements devraient nous permettre de mieux nous orienter dans ce qui est pour nous un domaine tout à fait neuf.

Je tiens par ailleurs à remercier les membres du comité d'avoir respecté les horaires.

La séance est donc levée jusqu'à 15h30. Un seul témoin est prévu et la séance ne devrait donc pas être longue, mais il se peut que nous soyons obligés de l'annuler. Tous les membres du comité ne peuvent pas toujours assister à nos réunions en raison d'autres engagements. Ainsi certains membres du comité qui n'ont pas pu assister à la réunion de ce matin viendront peut-être cet après-midi. Quoi qu'il en soit, j'espère que nous pourrions discuter à fond de toutes les questions qui nous préoccupent. Toutefois si les députés gouvernementaux ne viennent pas, je serais obligé d'annuler la séance.

La séance est levée jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous avons un quorum et nos témoins sont arrivés. Comme nous allons ensuite nous réunir à huis clos pour discuter de nos travaux futurs, ce qui prendra un certain temps, je propose d'ouvrir immédiatement la séance.

Je souhaite donc la bienvenue à notre témoin, M. Peters, qui est le président de l'Association du groupe de la navigation aérienne.

[Text]

Mr. R. A. Peters (Chairperson, Aircraft Operations Groups Association): I represent all the civil aviation inspectors, the Coast Guard helicopter pilots, and the aviation safety inspectors from the Transport Canada Accident Investigation Board. I have tried to make the presentation as brief as possible because I can see no point in belabouring many of the items that have already been brought to your attention.

With regard to post-accident testing, we have no objection whatsoever. We feel this is quite a legitimate route to take. Periodic testing during current medical examinations is acceptable as far as we are concerned. Almost without exception, we are over the age of 40 and are subjected to two medicals a year during which time we are always required to give a urine sample. Whatever anybody wants to do with it after that is entirely up to them. There is not a lot of control we have over it. We gave it for one purpose; if you want to do it for something else, fine, go right ahead.

There are two things that we are really disturbed about. One is the for-cause testing. We feel a bit disturbed about that primarily on the grounds—and the way it is worded in the study—that it is up to a supervisor manager to acquire the services of a second person to go and point the finger at someone.

As you are probably aware, there is a brilliant article today in *The Ottawa Citizen* by Max Yalden. I will not go over all of that and the reasons why for-cause testing is not necessarily a good idea, but if it is intended that this should come into force, there has to be some kind of recourse for the person being accused, because that is what it is, he is being accused. And unless it is proven, then it can do untold damage to a person's career, his integrity and no doubt he will suffer badly in his promotional prospects in the future.

I will be perfectly honest with you. When I joined Transport Canada my supervisor was asked if I was an alcoholic. This was a judgment of my superintendent on the grounds of my complexion. My career could have ended the day I joined Transport Canada. I have always been this colour; I have never changed in 62 years, and I finally refuse to accept that for-cause testing is a valid item.

There is also a very prominent member of the Canadian Aviation Safety Board, I might add, who on one occasion was stopped in his home town by the police and accused of being drunk. His misfortune is the way he walks. He happened to go through a tree, having bailed out of a jet aircraft, and he smashed his legs up rather badly. As a result, when he walks he looks as if he might be drunk, and he was actually stopped on the street for this.

These are the things which on the surface appear valid, but which are extremely dangerous, and unless somebody builds in some kind of recourse for the person being so accused, then I do not think this is a valid and acceptable way of dealing with things.

• 1535

Random testing—I am not going to go over it all again. I am sure you have heard it often enough and the presentation in *The Citizen* will support all of the contentions that we have concerning—

[Translation]

M. R. A. Peters (président, Association du groupe de la navigation aérienne): Je représente tous les inspecteurs de l'aviation civile, les pilotes d'hélicoptères de la Garde côtière ainsi que les inspecteurs chargés de la sécurité aérienne du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports de Transports Canada. Je vais être aussi bref que possible vu qu'il est inutile de revenir sur des questions qui vous ont déjà été exposées.

Nous n'avons aucune objection à des tests de dépistage effectués après un accident. Nous sommes également d'accord avec les tests administrés dans le cadre des examens médicaux périodiques. Comme nous sommes pratiquement tous âgés de plus de 40 ans, nous devons subir deux examens médicaux par an qui comportent entre autres une analyse d'urine, laquelle pourrait éventuellement servir à détecter la présence d'alcool ou de drogue.

Il y a toutefois deux éléments qui nous préoccupent dont le premier est les tests effectués pour ce qu'on appelle des raisons valables. Ce qui est préoccupant, c'est qu'un surveillant peut ainsi faire subir un test à une personne dont la réputation serait entachée.

Vous avez peut-être lu l'excellent article de Max Yalden paru dans le *Ottawa Citizen* d'aujourd'hui. Inutile de revenir sur toutes les raisons qui militent contre l'introduction d'un test pour des motifs dits valables. Si ce test est néanmoins imposé, il faudra que les personnes qui le subissent puissent avoir un recours car, en fait, cela revient à accuser des personnes, ce qui risque de porter de graves préjudices à leur carrière, leur honorabilité et leurs chances de promotion.

Je vais vous raconter ce qui m'est arrivé à moi personnellement. Lorsque je suis entré à Transports Canada, mon surveillant m'a demandé si j'étais un alcoolique simplement à cause de mon teint, si bien que ma carrière aurait pu être terminée le jour même où je suis entré à Transports Canada. Or il se fait que j'ai eu ce teint toute ma vie et c'est la raison pour laquelle je suis contre des tests effectués dits valables.

Par ailleurs un membre éminent du Bureau canadien de la sécurité aérienne a un jour été arrêté par la police et accusé d'être en état d'ébriété, et cela à cause de la façon dont il marche. Or il se fait qu'il boit à la suite d'un accident grave lorsqu'il a sauté de son avion à réaction et est tombé dans un arbre. C'est donc à cause de sa démarche chaloupée qu'il a été arrêté dans la rue.

Même s'ils peuvent paraître raisonnables à prime abord, ces tests risquent donc d'être très dangereux et il faut que des recours soient prévus pour les personnes qui auront à les subir.

Vous avez déjà dû entendre beaucoup de choses au sujet des tests de dépistage aléatoire et il est donc inutile que je revienne sur cette question. D'ailleurs l'article paru aujourd'hui dans *The Citizen* explique fort bien la situation.

[Texte]

The Chairman: Mr. Yalden has already given a pretty strong presentation before the committee—

Mr. Peters: Oh, I am sure he has.

The Chairman: —so we have had that point covered very well.

Mr. Peters: What we have had is a knee-jerk reaction. I cast your mind back a couple of years to Mr. Mulroney's announcement. He stated openly that we had—what was it?—a drug epidemic in Canada. Well, maybe there is somewhere in Canada, but among the transportation industry, and particularly on the air side, there is absolutely no evidence of it whatsoever, none at all. That, I feel, was a rather unfortunate knee-jerk reaction to the circumstances that exist in the United States.

A few years ago the proposal came up from the United States to pass into law the idea of the requirement for drug testing of all transportation modes operating into or out of the United States, or within the United States. At that time I wrote a letter on behalf of transport to External Affairs, raising the subject, which to me is a very dangerous precedent that has been set, or is being set: the United States is passing into law various items that have terrible effects extraterritorially, and this is totally unacceptable.

As I proposed at the time, that should have gone straight to ICAO. If it is acceptable to all the states that belong to ICAO, fine, an international standard can be developed. But to have one country dictating to other countries standards and laws by which they are required to act, to me, is totally unacceptable.

I appreciate that much of what is happening is because of the American regulations. What I find even more remarkable is that in the first briefing we had on this subject, the assistant deputy minister who briefed us assured us in no uncertain terms that this had absolutely nothing to do with the Americans. He said that we are doing this totally on our own. Well, I am not going to say any more.

Either somebody is not paying attention or somebody is trying to snow me, but I have been in the aviation business long enough to know the way the system works.

I acquired some statistics from Transport Canada and from the safety board. In the past 10 years, of 38 charges which were laid, 10 were in commercial operations; and of Criminal Code charges, there were only two, one of which was in commercial operations.

If you work out the occurrences under those circumstances, of climbing on board an aircraft with a pilot—one of two or three crew members on a flight deck—the chances of your hitting one is about as remote as being on a 767, 757, on a transatlantic flight that has an engine failure. They are twin-engine aircraft and the only reason they are permitted to fly an almost direct route, or at least three hours at normal cruising speed from a suitable landing area in between, is 10 to the minus 9.

We are pretty close to that on picking up a pilot who has a level of alcohol or drugs to the point of being impaired. The same applies to an accident. The chances of being in an accident where the pilot has had any kind of involvement

[Traduction]

Le président: Effectivement M. Yalden nous a fait un exposé très bien motivé.

M. Peters: Je n'en doute point.

Le président: Nous connaissons donc bien la question.

M. Peters: Il s'agit en réalité d'un réflexe conditionné. Vous vous souvenez peut-être qu'il y a deux ans, M. Mulroney avait déclaré que la toxicomanie avait pris des proportions épidémiques au Canada. Je ne sais pas ce qu'il en est ailleurs, mais ce qui est certain c'est que dans le secteur du transport et dans le transport aérien en particulier, il n'y a pas du tout de toxicomanie. Le premier ministre ne fait donc que répéter ce qui se dit un peu partout aux États-Unis.

C'est aux États-Unis qu'on a donc proposé il y a quelques années de rendre le dépistage de drogue obligatoire pour toutes les personnes travaillant dans le secteur des transports, aussi bien aux États-Unis que pour celles arrivant aux États-Unis. À l'époque j'avais adressé une lettre au ministère des Affaires extérieures à ce sujet pour signaler que cela créerait un précédent extrêmement dangereux en ce sens qu'une loi américaine aurait de graves répercussions dans d'autres pays, ce qui est tout à fait inacceptable.

J'avais dit à l'époque que l'OACI aurait dû être immédiatement saisie. Si tous les États membres de l'OACI sont d'accord, on pourrait arrêter des normes internationales. Mais il est inacceptable qu'un pays impose ses normes à d'autres.

Donc une bonne partie de ce qu'on nous propose ne fait que reprendre la réglementation américaine. Or, lors de la première réunion d'information que nous avons eue à ce sujet, le sous-ministre adjoint nous a assurés que cela n'avait rien à voir avec ce qui se passait aux États-Unis. À vous de juger.

Il faut croire qu'on cherche à me baratinier, mais cela fait trop longtemps que je suis là et je connais toutes les ficelles.

J'ai ici quelques statistiques du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Au cours des 10 années écoulées, sur 38 inculpations, il y en avait 10 pour des vols commerciaux; deux seulement de ces inculpations étaient de nature criminelle dont une seule pour les vols commerciaux.

Donc, les risques qu'un des pilotes aux commandes d'un avion se drogue sont à peu près les mêmes que d'avoir une panne de moteur au cours d'un vol transatlantique à bord d'un 767 ou d'un 757. Les risques de panne pour ces bimoteurs sont de 10 à la puissance moins neuf et c'est la raison pour laquelle on peut les utiliser pour les vols transatlantiques.

Les risques qu'un pilote aux commandes d'un avion soit en état d'ébriété ou qu'il provoque un accident d'aviation après avoir consommé de l'alcool ou des drogues sont également de 10 à la puissance moins neuf. Ce n'est que très

[Text]

with alcohol or drugs again is about the same proportion, about 10 to the minus 9. You must bear in mind that on the chances of your ever flying in an aircraft with a single pilot is very low. In almost every aircraft there are two pilots, or at least three people, on the flight deck. So you have one out of three or one out of two, and the airlines in particular are always working on the buddy system.

• 1540

I will tell right now I would never get into an aircraft with a drunk, or even if he was just smelling of it. Although one of the dangers right now is if you take a gargle with Listerine you just shoot yourself down because you can ring up .04 on a breathalyser for approximately 20 minutes before it wears off. It is a bit of a frightful statistic, but if you have a look at a bottle of Listerine or any of the standard mouthwashes, there is something in the region of about 20% alcohol in them, and that is only for a mouthwash.

To my mind, the whole of this exercise, which has cost a lot of money and will cost a lot of money in the implementation, really does not achieve anything at all, because there is nothing for it to achieve. There are far more serious safety problems in aviation that make this look like a little game. It really serves no useful purpose of any kind at all. We have a lot of safety problems that need to be addressed way in advance of this. But I suppose this looks good to somebody. That is all I have to say, and I am open for questions.

The Chairman: Your brief was short. Your comments were right to the point. Appreciating that this is going to be a judgment call of somebody's, from your experience do you have anything extra to contribute as to how it could be for-cause without causing the damage that you outlined in paragraph 4 of your brief?

Mr. Peters: I think the system should work very much as the airline system works, mainly on a buddy system. If you come across a working partner you feel is abusing alcohol or drugs, first of all you should take him aside and try to discuss it with him. We are all big boys.

I find it very difficult in many instances with the attitude of government managers who seem to treat everybody like children. We are all big boys and we all carry a great sense of responsibility. We know when we get airborne that we are responsible not only for ourselves but for a bunch of people who are riding with us. It is no good saying, I know if I get there, so will my passengers; they have to be able to get off in one piece.

I have a great deal of pride, and high ethical standards as far as I am concerned, in making sure my passengers actually are in a position to complete a round trip. Very few people I know want a one-way trip. They like to go, and they like to come back.

I take my responsibilities very, very, seriously. I am a professional and I do not intend to abuse the privileges of the licence I have been issued and which I have worked for, because it is my livelihood. I would not jeopardize it. But I do

[Translation]

rarement qu'un seul pilote se trouve aux commandes d'un appareil. La plupart du temps il y a deux voire trois pilotes par appareil. Or les pilotes forment des équipes et ils doivent s'entendre entre eux.

Pour ma part, je refuserais de monter à bord avec un collègue ivre, et même s'il sentait simplement l'alcool. Or il suffit actuellement de se gargariser avec du Listerine pour qu'un alcootest enregistre 0,04 pendant une vingtaine de minutes. En effet la plupart des produits comme le Listerine ont une teneur d'alcool de 20 p. 100 environ.

Donc, toutes ces mesures qui coûteront énormément d'argent ne serviront à rien car il n'y a pas vraiment de problèmes d'alcoolisme ou de toxicomanie parmi les pilotes. Il existe par contre d'autres problèmes graves affectant la sécurité aérienne en comparaison desquels cette question-ci ne pèse pas bien lourd. Il existe toutes sortes de problèmes de sécurité aérienne bien plus graves et qui devraient être traités en priorité, mais il faut croire que ceci arrange certaines personnes. Je me ferais maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie de nous avoir fait un exposé aussi bref. Pourrait-on faire quelque chose pour que les tests effectués pour des raisons valables ne soient pas si dangereux pour la carrière des pilotes comme vous l'avez expliqué au paragraphe 4 de votre mémoire.

M. Peters: Il faut commencer par faire confiance à nos collègues. Lorsque nous constatons qu'un de nos collègues a un problème d'alcoolisme ou de toxicomanie, on commence par en discuter avec lui car nous sommes tous des adultes responsables.

J'ai constaté que trop souvent les gestionnaires ont tendance à nous traiter comme des enfants alors que nous sommes tous des adultes responsables. Nous savons fort bien que lorsque nous sommes aux commandes d'un appareil, nous tenons entre nos mains non seulement notre propre vie mais également celle de passagers qui doivent en principe arriver à destination sains et saufs.

Je veille donc toujours à ce que mes passagers puissent faire leur voyage aller et retour comme prévu.

Je prends donc mes responsabilités très au sérieux. Je tiens à mon brevet de pilote pour lequel j'ai travaillé dur et qui me permet de gagner ma vie; je n'ai donc nullement l'intention de me conduire de telle sorte pour risquer un jour

[Texte]

not want somebody coming up to me and saying, look, I think you are out of it right now; I want you, and so does my friend here, to come along now and we will test you for drugs or alcohol. At that point you are exposed to everything with no defence whatsoever. It is no good sitting here saying, no, I am not. That can affect your career, your own personal integrity, and it is a very, very dangerous thing to let loose in anybody's hands.

• 1545

Mr. Dionne : Mr. Peters, you said something to the effect that there are a lot more serious problems than substance abuse. Do you want to name some of those?

Mr. Peters: Do you want to hear them?

Mr. Dionne: I would not have asked if I did not want to hear them.

Mr. Peters: I am sorry I put it in that light, because I am not too sure you will want to hear them.

As you are well aware, there are problems with the air traffic system; there are problems with the security system. We have enough problems right now that it is beginning to worry me in my capacity as chairman of the association.

I cannot seem to make people understand—but perhaps you will understand when I tell you—that the minister may delegate as much authority as he wishes but what he cannot delegate is his responsibility. There now seems to be a major move afoot to delegate more and more and more to the industry to look after itself. It is rather like dispensing with judges and magistrates and just saying, look, I will send you to this lawyer and he will decide whether you are guilty or not. It is a bad scene.

Apart from anything else, one of the many events that has occurred with the budget cutbacks. . . I am sure you are familiar with the situation with the CF-18 and the complaint of lack of continuation flying training. We are supposed to be out there checking pilots on a random basis and also checking check pilots. Do you know how much training we get a year, on average?

Mr. Dionne: I do not have a clue.

Mr. Peters: Forty-eight hours.

Mr. Dionne: How do you squeeze it in?

Mr. Peters: This is one of the sad problems we have, and we are being cut back even further right now. We are reaching a situation where I consider we are getting to a very, very dangerous level.

I will be perfectly honest with you. I will go flying to maintain my licence qualifications. Often it is a miracle that I ever get through the flight test. It is a miracle. I get about three hours' training, and then I am thrust into a flight test. The only thing that is keeping me going is my background and my experience. It has nothing to do with my present capability. I will be honest with you: I am uncomfortable in the air because I do not fly enough. And I am supposed to pass judgment on other people?

There are lots of problems. I am not going to belabour the point, but there are, in my mind, serious safety problems, and I am not the only one who has voiced these.

[Traduction]

de le perdre. Mais je ne trouve pas normal qu'un surveillant ou quelqu'un d'autre puisse m'obliger à subir un test de dépistage de drogue ou d'alcool car on se trouve ainsi tout à fait sans défense. Il ne sert à rien de nier que ce sont nos réputations qui sont en jeu.

M. Dionne: Quels sont ces problèmes beaucoup plus graves que l'alcoolisme ou la toxicomanie que vous avez évoqués, monsieur Peters.

M. Peters: Vous tenez vraiment à le savoir?

M. Dionne: Je ne vous aurais pas posé la question si je ne voulais pas savoir.

M. Peters: Je n'en suis pas si sûr.

Il y a toutes sortes de problèmes et notamment dans le trafic aérien ainsi qu'au plan de la sécurité. Ce sont des problèmes que je trouve fort préoccupants.

Les gens ne semblent pas comprendre qu'un ministre peut déléguer son autorité mais non pas sa responsabilité. Or on semble justement vouloir rejeter toute la responsabilité sur les compagnies aériennes elles-mêmes. C'est comme si les avocats devaient seuls décider de la culpabilité d'un inculpé, en l'absence des magistrats.

Les restrictions budgétaires ont eu de nombreuses répercussions. Vous avez dû entendre parler des accidents de CF-18 et de leurs pilotes qui se plaignent de ne pas avoir assez d'heures d'entraînement. Nous sommes censés évaluer les pilotes de façon aléatoire ainsi que les pilotes chargés des évaluations. Or savez-vous combien d'heures d'entraînement nous avons par année en moyenne?

M. Dionne: Je n'en ai pas la moindre idée.

M. Peters: Quarante-huit heures.

M. Dionne: Comment faites-vous?

M. Peters: On va réduire nos heures encore davantage et j'estime que la situation risque vraiment de devenir dangereuse.

Je vais vous parler très franchement. Je dois subir périodiquement des examens pour garder mon brevet d'aviation et je me dis parfois que c'est un miracle si je n'échoue pas. Je dois passer en effet un test après trois heures d'entraînement seulement. Si je réussis c'est uniquement grâce à ma longue expérience et je dois vous avouer que je ne me sens pas à l'aise aux commandes d'un avion car je ne vole plus assez. Or c'est moi qui suis appelé à juger d'autres pilotes.

Il existe donc de nombreux problèmes au plan de la sécurité et je ne suis pas le seul à le dire.

[Text]

Mr. Dionne: So it is fair to say that you would put the priority and the emphasis elsewhere than on substance abuse.

Mr. Peters: Very definitely. Remember, the two principal things the average Canadian travelling is very concerned with are his health and his safety.

Mr. Dionne: I know.

Mr. Peters: Of those two things my people are the guardians. They are the guardians because they have no actual financial involvement in trying to cover anything up. We go in there; we survey a system; we do the flight checks. If a guy does not make it, he does not make it. That is the end of it.

I would refer you back to Mr. Justice Gibson's report in 1970 on the Malton crash, when at one time Transport Canada had no involvement with Air Canada whatsoever and Air Canada were doing their own checking. If you read that draft very carefully, you will see that one of their own check pilots said that it is very difficult to fail a senior captain because it will not do you any good.

Mr. Kristiansen: Mr. Peters, I thank you for being very concise in the brief and getting all the main points out very clearly.

Some of these have been touched on, but I am still not absolutely clear as to your answer. Your first point is that you have no objection to post-accident testing. I presume you mean post-accident for cause; when there is some reason for suspicion that a substance may be involved.

• 1550

Mr. Peters: That is right.

Mr. Kristiansen: Are you saying it should be automatic?

Mr. Peters: It can be. We do not have any major objection to that. When we are talking about an accident, we are talking about major damage to an aircraft as defined in the Aeronautics Act, and/or injury to a person or persons on board.

The Chairman: What about an incident, as contrasted with an accident; an aircraft "incident"? You are familiar with that term.

Mr. Peters: It could have nothing to do with the pilot, and I do not think this is a valid argument either.

Mr. Kristiansen: I can understand you having no objections to that kind of regime, except that in drug testing there is really no measurement of impairment. What you may find even given a positive result—and let us assume that positive is accurate in the case of a test—it could still be a result based on someone's being present in a room where someone else was using a certain substance as long as two or three weeks previously to that. So even if we have the test, what does it prove, and would it perhaps not tend to cast a shadow over someone when there was no legitimate reason for it? Our drug testing to this point does not measure impairment.

Mr. Peters: Mr. Kristiansen, thank you. Would you like to come up and sit here and help me? I agree with you completely, all the way.

[Translation]

M. Dionne: Donc, à votre avis, ce n'est pas l'alcoolisme ou la toxicomanie qui sont les problèmes les plus urgents.

M. Peters: Absolument pas. Pour les voyageurs, ce qui compte avant tout c'est leur santé et leur sécurité.

M. Dionne: C'est exact.

M. Peters: Les pilotes sont les garants de la santé et de la sécurité des voyageurs et n'ont rien à gagner à essayer de cacher quoi que ce soit. Si un pilote ne passe pas tous les tests qui lui sont imposés, c'est la fin de sa carrière.

Vous vous souvenez peut-être du rapport rédigé en 1970 par le juge Gibson à la suite de l'écrasement à l'aéroport de Malton; à l'époque, les vérifications étaient effectuées par Air Canada sans que Transports Canada s'en mêle. Or il est justement dit dans ce rapport qu'un pilote chargé de faire subir des tests de compétence aux autres avait déclaré qu'il était pratiquement impossible de faire échouer un capitaine ayant une certaine ancienneté.

M. Kristiansen: Je vous remercie de nous avoir exposé aussi clairement les principaux points qui vous intéressent.

Je n'ai toutefois pas bien saisi votre position relativement à certaines questions. Ainsi vous dites que vous n'avez pas d'objection aux tests effectués à la suite d'un accident. Vous voulez dire sans doute lorsqu'il y a de bonnes raisons de soupçonner que l'accident aurait pu être causé entre autres du fait que le pilote aurait été sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool.

M. Peters: C'est exact.

M. Kristiansen: Dans ce cas les tests devraient-ils être automatiques?

M. Peters: Oui, pourquoi pas. Par accident, nous entendons un accident ayant causé des dégâts graves à l'appareil, tel que défini dans la Loi sur l'aéronautique, ainsi que des blessures aux personnes à bord de l'avion.

Le président: Quelle est votre position en ce qui concerne un incident par opposition à un accident?

M. Peters: Ce n'est pas un argument valable car un incident n'est pas nécessairement dû au pilote.

M. Kristiansen: Un test de dépistage de drogues ne permet pas de déterminer si le sujet est sous l'influence de drogues. Même en cas de résultat positif et en supposant que le résultat est exact, ce dernier pourrait découler du fait qu'une personne aurait été présente dans une pièce où quelqu'un d'autre aurait pris de la drogue ou de l'alcool deux ou trois semaines plus tôt. Donc ces tests ne prouvent pas nécessairement quoi que ce soit et risquent par contre de ruiner des réputations sans raison valable. En effet ces tests ne permettent pas de déterminer dans quelle mesure les personnes ayant pris de l'alcool ou des drogues en subissent l'influence.

M. Peters: Je suis entièrement d'accord avec ce que vous venez de dire, monsieur Kristiansen. Vous pourriez peut-être venir vous joindre à nous ici.

[Texte]

We can see no justification for this, as a whole. We think the whole exercise is spurious. We had a lot of problems over the business of interviews and one thing or another when we got started on this. We are such a small group, about 550 of us in total across the country, from one end to the other. My direction to everybody was either everybody gets interviewed or nobody gets interviewed, because, once again, if you haul one guy out to go for an interview and results come out, somebody is going to say, oh, what have you been smoking lately? He may never have seen any kind of a drug in his life, but by virtue of the fact that he is the one selected, or maybe one of two or three selected, when the funny answers come out, you get funny questions.

I agree with you. I do not think any of this is valid at all.

Mr. Kristiansen: It may have been a slip of the tongue, or you may have been trying to make a different point, but you used a bit of an analogy where someone, because of your complexion, once asked if you were an alcoholic.

Mr. Peters: That is right.

Mr. Kristiansen: It seems to me that is the same kind of danger we have here, that someone is an alcoholic because they used to have an alcohol abuse program or an over dependency, and it could have been 20 years ago, 30 years ago. There is no suggestion that because someone was an alcoholic they should be forbidden to work in a safety-sensitive position.

Mr. Peters: I agree with you. This is the thing I find so dangerous in the whole concept. Personally I do not—and none of my people do—like this at all. We do not subscribe to it.

What we are telling you is if you are insistent. . . and if you read the wording in the paperwork it has all come out. It is not a question of whether we can; it will be done. It is just a question of when it will be done.

From that point of view there are certain aspects of it. If you are going to put it into place and we are going to have to live with it, then these are the things we have to live with and these are the things we just cannot accept.

Mr. Kristiansen: You pose a question at the end: the question remains, who will pay for the periodic testing? Do you have any suggestion on that in terms of controls or accountability if the regime were to be implemented? Have you discussed this?

• 1555

Mr. Peters: We are a little bit spoiled, because we are government employees and we are required to maintain a licence, our collective agreement stipulates that the employer must pay for our medicals. However much you want heap on it, it is not going to cost us any more; it is going to cost the taxpayer more.

Mr. Kristiansen: The for-cause testing may prove to be dangerous and you outline some of your particular concerns. I want to try on an idea for some controls, without getting into for-cause testing in a positive way. The situation now is

[Traduction]

Ces tests à notre avis sont entièrement injustifiés. Déjà la question des interviews a provoqué pas mal de problèmes. Il n'y a que 550 pilotes en tout et pour tout au Canada. J'avais donc fait savoir que soit tout le monde serait interviewé soit personne ne le serait car dès lors que l'on en interviewe qu'un seul, aussitôt on vous soupçonne de Dieu sait quoi. Même si la personne interviewée n'a jamais touché à la drogue de sa vie, le seul fait d'avoir été interviewé jette la suspicion.

Je suis donc entièrement d'accord avec vous pour dire que c'est tout à fait injustifié.

M. Kristiansen: C'est comme lorsque vous disiez tantôt qu'on vous avait une fois demandé si vous étiez alcoolique rien qu'à cause de votre teint.

M. Peters: En effet.

M. Kristiansen: De même on ne devrait pas reprocher à quiconque le fait d'avoir été alcoolique il y a 20 ou 30 ans. Ce n'est pas parce que l'on a été alcoolique par le passé que l'on doit se voir interdire à vie tout poste relié à la sécurité.

M. Peters: Je suis entièrement d'accord avec vous. Nous sommes tous contre le principe même de ces tests que nous trouvons dangereux.

De toute façon, il semble que les dés soient jetés et que ce n'est plus qu'une question de temps.

Donc, dès lors que ce régime sera mis en place, il y a quand même certaines conditions que nous ne pourrions jamais accepter alors que pour d'autres, passe encore.

M. Kristiansen: Vous avez également posé la question de savoir qui est-ce qui va payer pour ces tests. Si ce régime est mis en vigueur, quelles mesures de contrôle faudrait-il prévoir à votre avis?

M. Peters: Nous sommes un peu gâtés. Puisque nous sommes fonctionnaires et que nous devons maintenir la validité de notre licence, notre convention collective prévoit que l'employeur doit payer les examens médicaux. Vous aurez beau faire, il ne nous en coûtera pas davantage; c'est le contribuable qui va payer la note.

M. Kristiansen: Il se peut que le test fondé sur un «motif raisonnable» s'avère dangereux et vous soulignez certaines inquiétudes dans votre mémoire. J'ai en tête une mesure de contrôle possible qui n'irait pas aussi loin que les

[Text]

that if a supervisor or perhaps even a fellow employee suspects a pilot or an operator of another type of vehicle is impaired for whatever reason, whether it is because he is tired or has used drugs or alcohol, that person could be immediately removed and prevented from performing that day.

Someone would have the authority to do that or to suspend them temporarily, and that individual, when appealing that suspension or whatever disciplinary action was taken, would have recourse, either through arbitration, some other mechanism or a grievance process, to voluntarily apply for a test themselves in order to establish that there was not just cause for the discipline. It strikes me that we already have that remedy if there are testing facilities available, without placing the onus on the state or a company to say you must take a test and incriminate yourself.

Mr. Peters: It is there right now. You are absolutely right. The problem is that in general it is not done in anything but a very private and polite fashion.

What worries me about the wording of the for-cause testing is that it says a supervisor plus one other person can call for drug testing. There is a case going on right now that you may have heard about. It is a grievance procedure right now. It has just been finalized.

There are many ways of doing it. It is just a question of how you do it. You are right. The facility is there right now. It is a question of how it is dealt with and how it is used. But if you give the additional power to a supervisor plus one other, who be totally untrained in that aspect of management. . . To charge through the door and say "you have had too much, let us go", and you get hauled out on the spot—it is a very embarrassing situation, particularly if it is later proven that there was no reason for it.

It can be done discretely, but that is not what I saw when I read that report.

Mr. Kristiansen: You stated that there are numerous safety hazards due to a shortage of manpower and the little time available to you and others in your association to carry out testing and maintain your credentials. The problems we are having with air traffic controllers, the number of radio operators and the fact that 25% of the hours in some of those categories are now overtime hours. . . Pilots or other people in safety-sensitive positions, who in many ways are leading the fight to expose these problems and bring them to the government's attention, are also placing themselves in some jeopardy. If we were to adopt a regime for testing or for cause, they could be singled out. Is that a likely scenario? It is not an unlikely scenario in other industries of which I am acquainted. I suspect it may be possible.

Mr. Peters: I do not think it is an unlikely scenario at all, and this is one of the things that worries us about the whole aspect of this.

[Translation]

tests fondés sur une raison valable. À l'heure actuelle, un surveillant ou même un collègue de travail qui a des raisons de croire qu'un pilote ou un opérateur de véhicule a les facultés affaiblies pour une raison ou une autre, que ce soit la fatigue ou la consommation de drogue ou d'alcool, peut faire en sorte que le pilote ou l'opérateur soit écarté de ses fonctions pour la journée.

Quelqu'un pourrait donc avoir le pouvoir d'intervenir de la sorte ou d'imposer une suspension temporaire et la personne visée, pour faire appel de la suspension ou de la mesure disciplinaire, aurait comme recours, soit par voie d'arbitrage, par voie de grief ou autrement, de demander elle-même d'être soumise à un test pour établir que la mesure disciplinaire n'était pas justifiée. Il me semble que cette possibilité existe déjà dans la mesure où les intéressés ont accès à des services d'évaluation, sans que l'État ou la société ne porte l'odieux d'obliger la personne visée à se soumettre à un test et à s'incriminer.

M. Peters: Cela existe déjà. Vous avez tout à fait raison. Malheureusement, personne n'intervient, sauf en le faisant de façon très officieuse et très polie.

Ce qui m'inquiète avec les tests de dépistage pour un motif valable, c'est qu'il est prévu que le surveillant et une autre personne peuvent exiger un test. Vous avez peut-être entendu parler d'une affaire en cours. Il s'agit d'une procédure de grief qui vient tout juste d'aboutir.

Il y a bien des façons d'atteindre l'objectif. Il s'agit de trouver le bon moyen. Vous avez raison. Les possibilités existent déjà. Il s'agit de déterminer comment les utiliser. Je me demande si le fait de donner un pouvoir additionnel à un surveillant et à une autre personne, aucunement préparé à cet aspect de la gestion. . . Il est très gênant de devoir dire à quelqu'un qu'il a trop bu et qu'il doit abandonner ses fonctions sur-le-champ. Il l'est encore plus de constater par la suite que la mesure a été prise sans raison valable.

Cela peut se faire discrètement, mais cela ne se passera pas ainsi d'après ce que j'ai lu dans le rapport.

M. Kristiansen: Vous avez déclaré que de nombreux risques étaient attribuables au manque de ressources humaines et au peu de temps dont vous et d'autres membres de votre association dispose pour les tests et la validation de licence. Vous avez parlé également de problèmes liés aux contrôleurs aériens, au nombre d'opérateurs de radio et au fait que 25 p. 100 des heures sont maintenant des heures supplémentaires dans certaines catégories. . . Par ailleurs, les pilotes ou d'autres qui occupent des postes susceptibles d'affecter la sécurité et qui, à bien des égards, sont souvent les premiers à attirer l'attention sur ces problèmes et à en saisir le gouvernement, prenaient du même coup certains risques. Tout régime d'évaluation ou de tests motivés pourrait en effet les viser tout particulièrement. Cette perspective est-elle vraisemblable? Elle l'est certainement dans d'autres secteurs, à ma connaissance. Elle est donc certainement plausible, selon moi.

M. Peters: Cette perspective n'est pas du tout invraisemblable d'après moi et c'est justement l'un des aspects de toute cette question qui m'inquiètent.

[Texte]

[Traduction]

• 1600

Mr. Kristiansen: I want to thank you again for pointing out some of the percentage probabilities, which I think are worthwhile. I think you would probably also agree with the summation that while we may have a deregulated industry, we are now involved in regulating people instead.

The Chairman: The figures and fractions he gives on the second-last page are pretty startling.

Mr. Schneider (Regina—Wascana): First of all, I would like to welcome you here. I have some very limited experience in the aviation industry, as an air traffic controller. It does not make me an expert, but it keeps me from being totally naive with respect to the subject.

I have an observation with respect to your opening remarks about he who has a red complexion is assumed to be an alcoholic or to like the product. I have an even greater concern, because if you happen to have acquired the complexion as the result of a recent drinking bout, at least the longer you fly the more sober you get, as opposed to having a heart condition, which does not get better the longer you fly. While being over 40 and being examined twice a year, that problem would make itself evident to the medical field. However, still I would not fault anyone for looking at someone and saying, that pilot looks a little overweight, his complexion is awfully red, and wondering if he might have a heart problem and if he might have acquired it since the last time he had his medical. If I were paying fare to get on that airplane, I think I should be at least entitled to that observation.

If I were to know and feel comfortable that the existence of this testing process was there, I might feel more comforted in knowing that the service I am about to have access to is as safe as it could possibly be. As a matter of fact, your own statement was that you, yourself, were involved in random tests. I noticed the analogy there and perhaps it was for different reasons, but I still think the randomness of the test is a positive, although I think I have to fully support what Mr. Kristiansen says, that we deregulated the industry and now we are regulating people.

Do you not think the existence of the threat of a random test is meaningful?

Mr. Peters: Not really.

Mr. Schneider: Then why do you do it randomly?

Mr. Peters: Why do I do it randomly? I do not have any choice.

Mr. Schneider: That why do you not object to doing it randomly?

Mr. Peters: When we are talking about these check rides, when we are talking about random testing, the random testing form is that rather than having the company check pilot give him his ride, we will turn up and do it instead. The character is going to get his ride anyway.

Mr. Schneider: Is he aware of when he is going to get his ride?

Mr. Peters: Yes.

M. Kristiansen: Je vous remercie encore de nous avoir donné une indication des probabilités de pourcentage qui me semblent utiles. Vous reconnaîtrez aussi sans doute qu'en résumé nous avons une industrie déréglementée, mais nous sommes en train de réglementer les gens à la place.

Le président: Les chiffres et les fractions qu'il donne à l'avant-dernière page sont assez saisissants.

M. Schneider (Regina—Wascana): Tout d'abord, je vous souhaite la bienvenue. J'ai une petite expérience de l'aviation que j'ai acquise comme contrôleur du trafic aérien. Sans être un expert, je ne suis donc pas un béotien complet.

J'aimerais dire quelque chose à propos de vos remarques au début quand vous avez dit que quelqu'un qui a un teint rougeot est considéré comme un alcoolique ou comme quelqu'un qui est porté sur la boisson. Je suis encore plus inquiet, car si vous avez le teint un peu rouge parce que vous avez un peu abusé de la boisson tout récemment, au moins plus vous allez voler, plus vous allez retrouver votre état normal, alors que si vous avez un problème cardiaque, ce n'est pas en volant que les choses vont s'améliorer. Si vous avez 40 ans et que vous vous faites examiner deux fois par an, les experts vont tout de suite le détecter. Mais personnellement je ne jetterais certainement pas la pierre à quelqu'un qui dirait: voici un pilote qui a l'air d'avoir un petit excès de poids, qui a le teint très rouge, peut-être a-t-il des problèmes cardiaques qu'il n'avait pas lors de son dernier examen médical. Si je payais ma place dans l'avion qu'il pilote, je pense que je pourrais au moins faire cette remarque.

Si j'avais l'assurance qu'on effectue ces tests, je serais réconforté de savoir que le service s'accompagne d'un maximum de précaution. En fait, vous avez dit vous-même que vous aviez participé à des tests au hasard. J'ai remarqué l'analogie des situations, même si les raisons sont différentes, mais je pense que le caractère aléatoire de ces tests est un élément positif, encore que je sois tout à fait d'accord avec ce que dit M. Kristiansen, à savoir que nous avons déréglementé l'industrie mais que nous sommes maintenant en train de réglementer les gens.

Ne pensez-vous pas que la menace du test au hasard soit un élément positif?

M. Peters: Pas vraiment.

M. Schneider: Alors pourquoi le faites-vous au hasard?

M. Peters: Pourquoi je le fais au hasard? Parce que je n'ai pas le choix.

M. Schneider: Pourquoi ne vous y opposez-vous pas?

M. Peters: Quand on parle de ces contrôles, de ces tests au hasard, cela veut dire qu'au lieu de faire faire le contrôle par le pilote de contrôle, c'est nous qui allons le faire à sa place. Mais de toute façon le test a lieu.

M. Schneider: Le pilote sait qu'il va être contrôlé?

M. Peters: Oui.

[Text]

Mr. Schneider: How much notice is given?

Mr. Peters: Oh, we usually schedule for it anywhere up to two or three weeks in advance. You know when your check ride is coming. It is just a question of who is doing it for you. I have a date. I must do it in the 60 days prior to the expiry date of that authority.

Mr. Schneider: So the word "random" is not really. . .

Mr. Peters: The random concerns whether the company check pilot does it or whether I turn up to do it in lieu of the company check pilot.

Mr. Schneider: Therefore, the tester is random.

Mr. Peters: The tester is random, not the actual test itself.

Mr. Schneider: With respect to the 48 hours a year you are permitted. . .well, not "permitted", because you can fly as many hours as you like, I guess. With respect to the 48 hours the government would provide for you, I am just trying to get some sense as to whether or not that is enough time. I am trying to assess in my own mind what constitutes proficiency. I begin to wonder, if you were really to say that the 125 hours was the old normal rule of thumb for private pilots, it is the number of hours that you should fly a year to remain proficient, if you as a tester could use the same premise—you would have to have 125 hours in a Cherokee, a Cessna, an Apache, in a turbo-flip aircraft and so on, to remain proficient. As a result, you would be flying all year long and would not have time to test.

Mr. Peters: Then you must understand that the inspectors in various areas are specialists on a type of aircraft, particularly the large airplanes, the passenger-carrying aircraft. For anything over 12,500 pounds, the people are trained on one particular type.

As a matter of interest, the large aircraft air carrier inspectors get something like 12 hours in the simulator on that type and one hour in the air per year.

• 1605

Mr. Schneider: I was projecting that too. What determines your proficiency? There is an awful lot more to flying an aircraft than taking off and landing. I found my greatest moment of frustration, when I had not been up for some time, in the loss of the ability to understand the jargon between the controller and myself.

Mr. Peters: That is only part of the problem.

Mr. Schneider: But that is the sort of thing that you are exposed to when you are testing. It is just not fair to leave the impression that 48 hours in "pilot in command" is the only effective hands-on exposure to the flying industry that you get. You obtain a certain amount while you are testing a person out.

Mr. Peters: Really? I am sitting there watching.

Mr. Schneider: And listening.

[Translation]

M. Schneider: On le prévient combien de temps à l'avance?

M. Peters: Oh, généralement jusqu'à deux ou trois semaines à l'avance. On sait qu'on va être contrôlé. La question est de savoir par qui. On me donne une date. Je dois le faire dans les 60 jours précédant l'expiration de ce pouvoir.

M. Schneider: Donc, quand on parle de «hasard», ce n'est pas vraiment. . .

M. Peters: Cela veut dire que c'est soit le pilote de contrôle de la compagnie qui se présente, soit moi.

M. Schneider: Donc c'est la personne qui administre le test qui est choisie au hasard.

M. Peters: Oui, pas le test lui-même.

M. Schneider: Pour ce qui est des 48 heures par an que vous êtes autorisé. . .enfin, pas «autorisé», puisque vous pouvez avoir autant d'heures de vol que vous le voulez, j'imagine. En ce qui concerne les 48 heures que le gouvernement vous donnerait, j'essaie de voir si c'est suffisant. J'essaie de savoir ce qu'il faut pour être compétent. Si vous me dites que 125 heures représentent grosso modo la norme pour les pilotes privés, que c'est le nombre d'heures de vol qu'il faut par année pour demeurer compétent, je me demande si vous en tant que contrôleur vous allez devoir utiliser la même référence, c'est-à-dire que vous devrez avoir 125 heures de vol dans un Cherokee, un Cessna, un Apache, un turbo-propulseur, etc., pour demeurer compétent. Autrement dit, vous allez voler toute l'année et vous n'aurez pas le temps de faire des tests.

M. Peters: Comprenez que les inspecteurs dans divers domaines sont des spécialistes d'un type d'avion, en particulier pour les gros avions, qui y transportent des passagers. Dès qu'on dépasse 12,500 livres, on a des gens spécialisés pour un type donné d'appareils.

À titre d'information, les inspecteurs des gros transporteurs font 12 heures d'entraînement en simulateur et une heure d'entraînement en vol par an.

M. Schneider: Je pensais à cela aussi. Comment déterminer la compétence? Piloter un appareil, c'est bien plus que le faire décoller et atterrir. Quant à moi, ce qui me frustre le plus, quand je n'ai pas volé depuis un certain temps, c'est de ne plus pouvoir comprendre le jargon des échanges entre la tour de contrôle et mon appareil.

M. Peters: Ce n'est qu'un aspect du problème.

M. Schneider: Oui, mais c'est le genre de choses que l'on rencontre lors des épreuves. Il n'est pas juste de créer l'impression que 48 heures au poste de commandant de bord représentent la seule expérience directe, effective, que vous ayez du pilotage. Vous gagnez une certaine expérience quand vous vérifiez les compétences d'une autre personne.

M. Peters: Vraiment? Je suis là et je surveille.

M. Schneider: Vous écoutez aussi.

[Texte]

Mr. Peters: But I am not flying. I am watching them.

Mr. Schneider: It does not take much skill to keep the wings level. It is taking off and landing, the jargon in the air, the familiarity.

Mr. Peters: When you start getting something like an A-320 Air Bus, you have a different problem.

Mr. Schneider: I am talking about the smaller—

Mr. Peters: These are the people I am talking about primarily.

Mr. Schneider: I was trying to clarify whether or not I should leave this room today frightened all to hell because this gentleman has only 48 hours a year. I have to question whether that is sufficient or not.

The Chairman: Do you have a comparable group in the States who do what you do in the FAA or the Department of Transport? What are their hours?

Mr. Peters: They are in about the same boat right now, although they are a little bit better. We noticed recently in an American magazine article that many of the United States checkers are themselves unqualified on the aircraft they are checking people on. This is not permitted to the industry. It is an enforceable offence, and yet we do it.

The Chairman: You were concerned about the second person who was involved. I thought the second person was there to prevent any personal harassment by some supervisor or person on the flight deck who did not like his fellow pilot and needed to get some corroboration for this judgment call. That is the reason it was put in there—not to open it up to the world and have the personal integrity of the individual forever blackened. It was there for protection. We have had evidence before this committee on the question of testing, and we heard that it could be used for harassment. You get personality conflicts. I thought that was one of the reasons you might have the second person there, rather than just the buddy system.

Mr. Peters: I would be inclined to agree with you, except that neither of the people would be qualified to make that kind of judgment. Who are the people who are going to make this judgment? This is what concerns me most of all.

The Chairman: With the buddy system, who is the person? You are sitting there, you see the fellow, you smell liquor on his breath. So you do not think he should be in the cockpit. That is experience, judgment. I would think that the person, for cause, doing it objectively and properly, would exercise the same discretion.

Mr. Peters: So would I. But can you guarantee it?

The Chairman: Well, there is always some element of life that you cannot guarantee.

Mr. Kristiansen: I have an area to pursue.

[Traduction]

M. Peters: Mais je ne pilote pas. Je regarde les autres le faire.

M. Schneider: Maintenir les ailes à l'horizontal ne demande pas une grande compétence. Il s'agit surtout du décollage, de l'atterrissage, du jargon employé dans les airs, de se trouver dans un cadre familier.

M. Peters: Quand il s'agit de quelque chose comme l'Air Bus A-320, le problème est différent.

M. Schneider: Je parlais de plus petits. . .

M. Peters: Ce sont surtout de ceux-là que je parle.

M. Schneider: J'essaye de savoir si, oui ou non, je devrais quitter cette salle complètement terrifié parce que ce monsieur ne vole que 48 heures par an. Je dois demander si cela est suffisant ou non.

Le président: Existe-t-il aux États-Unis un groupe comparable au vôtre qui fait ce que vous faites pour la FAA ou le ministère américain des Transports? Quelles sont leurs heures de vol?

M. Peters: Ils sont dans le même bateau, à peu près, bien que leur situation soit un peu meilleure. Récemment, j'ai vu dans une revue américaine un article disant que bon nombre des vérificateurs américains vérifient l'aptitude d'un pilote à piloter un appareil d'un type donné alors qu'ils ne sont pas eux-mêmes brevetés pour piloter cet appareil. Ceci n'est pas permis dans notre secteur. C'est une infraction punissable et pourtant nous le faisons.

Le président: Vous vous posez des questions au sujet de la deuxième personne impliquée. Je croyais que son rôle était de prévenir le harcèlement, pour des raisons personnelles, par un surveillant ou quelqu'un au poste de pilotage qui n'aimait pas son collègue et voulait obtenir confirmation de sa décision. C'est la raison pour laquelle cette deuxième personne est présente, et non pas pour rendre le processus ouvert et entacher à jamais l'intégrité d'un individu. Cette présence est donc une mesure de protection. Certains témoins nous ont déjà parlé de ces tests et on nous a dit qu'ils pouvaient servir de méthodes de harcèlement. Il faut tenir compte des conflits de personnalité. Et je crois que c'est pour cela qu'il y avait une deuxième personne présente et que ce n'était pas uniquement une question du travail en duo.

M. Peters: J'aurais tendance à être d'accord avec vous, toutefois aucune des deux personnes n'est compétente pour prononcer ce genre de jugement. Qui va le faire? C'est cela qui me préoccupe le plus.

Le président: Avec le système de travail en duo, qui serait en cause? Vous êtes là, vous voyez cet individu, vous remarquez que son haleine sent l'alcool. Vous pensez qu'il ne devrait pas être au poste de pilotage. C'est une question d'expérience, de jugement. Il me semble que cette personne, pour des motifs valables, le faisant d'une façon objective et correcte, pourrait recourir à la même prudence dans son jugement.

M. Peters: Moi aussi. Mais peut-on le garantir?

Le président: Eh bien, dans la vie, il y a toujours certains aspects qu'il est impossible de garantir.

M. Kristiansen: J'aimerais examiner un certain aspect.

[Text]

The Chairman: Well, good. But is it necessary?

Mr. Kristiansen: I think it is. I just wanted to know—

The Chairman: He is very clear in what he said. It is the most concise brief we have had.

Mr. Kristiansen: I just wanted to get outside the area of testing and to a matter not covered by the brief. I wonder if you have any experience with employee assistance programs in your own category. This was not touched on.

Mr. Peters: Do you want me to tell you the honest truth?

Mr. Kristiansen: Yes, of course.

Mr. Peters: If there is one in transport, I have never heard about it, and I would not have known about it.

The Chairman: We may be shedding light on that too.

Mr. Peters, I want to thank you very much for your brief. It was concise, and your verbal evidence to corroborate and supplement it was also very succinct and precise and outlined some of the problems this committee has to face. I thank you very much for taking the time and trouble to come.

Now, committee, we are going to go in camera and perhaps deliberate on those problems that we have to face and see just where we are and where we are going to go.

[*Proceedings continue in camera*]

[Translation]

Le président: Fort bien, d'accord, mais est-ce nécessaire?

M. Kristiansen: Je crois que oui. Je voulais seulement savoir. . .

Le président: Il est très clair dans son exposé. C'est le mémoire le plus concis que nous ayons reçu.

M. Kristiansen: Je voulais simplement examiner une question qui n'entre pas dans le cadre des tests et qui n'est pas traitée dans le mémoire. Je me demande si vous connaissez personnellement les programmes d'aide aux employés concernant votre catégorie professionnelle. Cette question n'a pas été abordée.

M. Peters: Voulez-vous la simple vérité?

M. Kristiansen: Oui, naturellement.

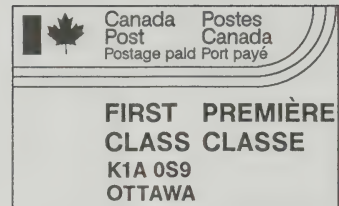
M. Peters: S'il y en a un au transport, je n'en ai jamais entendu parler et je n'aurais pas connu son existence.

Le président: Nous pourrions également éclaircir cette question.

Monsieur Peters, je tiens à vous remercier vivement de votre mémoire. Il est concis, et votre témoignage qui le corrobore et le complète fut également succinct, concis et a donné les grandes lignes de certains des problèmes qui confrontent notre comité. Je vous remercie vivement d'avoir bien voulu faire l'effort requis pour vous présenter devant nous.

Maintenant, chers collègues, nous allons passer à huis clos et peut-être traiter de ces problèmes dont nous devons nous occuper et voir exactement où nous en sommes et ce que nous allons faire.

[*La séance se poursuit à huis clos*]



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the United Transportation Union:

Ron Bennett, Canadian Legislative Director.

From the Canadian Conference of Teamsters:

Ron Douglas, Legislative Director.

From Federal Express Canada Ltd.:

Dr. Larry Page, Senior Safety Specialist;

Lisa Elliott, Manager, Employee Communications.

From the Aircraft Operations Group Association:

R.A. Peters, Chairman.

TÉMOINS

Des Travailleurs unis des transports:

Ron Bennett, directeur législatif pour le Canada.

De la Conférence canadienne des routiers:

Ron Douglas, directeur législatif.

De Federal Express Canada Ltd.:

Larry Page, expert en sécurité;

Lisa Elliott, directrice, Communications avec les employés.

De l'Association du groupe de la navigation aérienne:

R.A. Peters, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 46

Thursday, May 10, 1990
Thursday, May 24, 1990
Tuesday, May 29, 1990
Tuesday, June 5, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 46

Le jeudi 10 mai 1990
Le jeudi 24 mai 1990
Le mardi 29 mai 1990
Le mardi 5 juin 1990

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to the Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, a review of the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation"

INCLUDING:

The THIRD Report to the House

CONCERNANT:

Conformément à l'Ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, une étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada»

Y COMPRIS:

Le TROISIÈME Rapport à la Chambre

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Len Gustafson
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Len Gustafson
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Marc Bosc

REPORT TO THE HOUSE

Tuesday, June 12, 1990

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

THIRD REPORT

In accordance with its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, the Committee has reviewed the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation", and submits the following report:

THE GOVERNMENT'S STRATEGY ON SUBSTANCE USE IN SAFETY-SENSITIVE POSITIONS IN THE CANADIAN TRANSPORTATION INDUSTRY**INTRODUCTION**

On 16 March 1990, the Minister of Transport tabled, in the House of Commons, a comprehensive strategy for the prohibition and prevention of substance use (alcohol and drugs) in safety-sensitive positions in the federal transportation sector. It is basically a three-pronged strategy: education; rehabilitation; and alcohol & drug testing of transportation employees in safety-sensitive positions after an accident, as part of a required medical exam, before employment in a safety-sensitive position begins, "for cause", and on a random mandatory basis. The Committee will deal with each of these areas in this Report.

EDUCATION

The Minister's strategy calls for the establishment, enhancement and extension of educational programs specifically for employees in safety-sensitive positions. Legislation and/or regulations will require employers to have such programs alerting employees, on a continuing basis, to the harmful effects of drugs and alcohol and the requirements of federal policy and law regarding substance use in the workplace.

Every witness before the Committee endorsed this aspect of the Government's strategy recognizing the importance of education programs in the prevention of substance use in the workplace. Indeed, many called for more comprehensive and dynamic programs. However, concern was expressed that small employers, in all modes, would not have the ability to design, pay for and implement such programs. Furthermore, it was pointed out that it may be difficult to reach self-employed individuals such as owner-operators in the trucking industry and those employees who work in remote or isolated areas.

The Committee wholeheartedly agrees that education is the key to any strategy to prevent, deter, and reduce substance use in the workplace. Moreover, we think it is the most positive, least expensive, least intrusive, and the most

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mardi 12 juin 1990

Le Comité permanent des Transports a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi en date du vendredi 16 mars 1990, le Comité a étudié le document intitulé : « Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada », et présente le rapport suivant :

LA STRATÉGIE DU GOUVERNEMENT SUR LA CONSOMMATION D'ALCOOL ET DE DROGUES CHEZ LES TITULAIRES DE POSTES LIÉS À LA SÉCURITÉ DANS L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS AU CANADA**INTRODUCTION**

Le 16 mars 1990, le ministre des Transports a déposé à la Chambre des communes une stratégie détaillée dans le but de décourager la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes liés à la sécurité dans le secteur des transports au Canada. Les mesures proposées se répartissent essentiellement en trois catégories : l'éducation, l'aide aux employés, et le dépistage de l'alcool et des drogues chez les titulaires de postes liés à la sécurité après un accident, au cours d'un examen médical obligatoire, comme condition d'embauche, pour des motifs raisonnables (« pour cause ») et par des tests effectués au hasard, en vertu d'un programme établi. Le Comité étudiera chacun de ces aspects dans le présent rapport.

ÉDUCATION

Dans sa stratégie, le Ministre propose la mise en place de programmes d'éducation à l'intention des titulaires de postes et l'amélioration ou l'extension de la portée de tels programmes. Une loi ou un règlement obligerait les employeurs à offrir des programmes permanents pour mettre les employés en garde contre les dangers de l'alcool et des drogues et leur expliquer les exigences de la politique et de la loi fédérales au sujet de leur consommation au travail.

Tous les témoins qui ont comparu devant le Comité ont approuvé cet aspect de la stratégie du gouvernement, reconnaissant l'importance des programmes d'éducation dans la prévention de la consommation d'alcool et de drogues au travail. Beaucoup d'entre eux ont même soutenu que les programmes devraient être encore plus complets et plus rigoureux. En revanche, d'autres ont indiqué que de petits employeurs, dans tous les modes de transport, n'auraient pas les moyens voulus pour élaborer, financer et mettre en oeuvre de tels programmes. On a aussi souligné qu'il pourrait être difficile d'atteindre les travailleurs autonomes comme les propriétaires-conducteurs de camion et les employés travaillant dans des régions isolées.

Le Comité convient sans réserve que l'éducation est un élément essentiel de toute stratégie visant à prévenir, à décourager et à réduire la consommation d'alcool et de drogues au travail. En outre, il estime qu'elle est l'aspect de

effective aspect of the Government's strategy. Therefore, we welcome the Minister's emphasis on the importance of education programs and that recognition by transportation companies and unions, both public and private. Indeed, the Committee believes that the key to any successful and effective program is the cooperation and coordination of the major players which include Transport Canada, employers, employees and the various modal associations.

Obviously, the best way to achieve this is through the voluntary participation of all parties rather than having a program imposed by government. However, the Committee recognizes that this may not occur in some cases and therefore agrees with the Minister's strategy calling for the imposition of programs where necessary. Having said this, we believe that the Minister should only resort to regulation after every effort has been made to encourage the parties to establish the programs without direct government intervention.

Another concern that was expressed by some witnesses was that smaller operators do not have the resources or capacity to develop and implement the sort of education programs that will be not only comprehensive, but effective and the Committee believes they may well need professional assistance and guidance. Therefore, the Committee recommends:

1. That the highest priority for both the Government and the transportation industry should be the commitment of the necessary resources to the development, enhancement and dissemination of comprehensive and effective educational programs regarding substance use;
2. That, in those cases where a voluntary approach is not successful, the Minister of Transport have the power to make regulations respecting the establishment of, and standards for, educational programs directed towards the prevention of substance use in safety-sensitive positions in the workplace; and
3. That Transport Canada establish a special program which would provide for and encourage small employers and associations to develop programs through the provision of professional advice and guidance.

REHABILITATION (EMPLOYEE ASSISTANCE PROGRAMS—EAP'S)

The Minister's strategy proposes that employers will be required to ensure that their employees in safety-sensitive positions have access to employee assistance programs (EAP's) whether established and operated by the employer, or by an outside organization either public or private. At present, the only legislative authority to mandate EAP's is found in the *Railway Safety Act*.

All of the witnesses that addressed the question of the importance of education also emphasized the necessity for rehabilitation through employee assistance programs (EAP's) for workers who have substance use difficulties or drug-related personal problems. In their view, education and rehabilitation programs must complement each other in order for both to be effective and successful. Moreover all company and union witnesses insisted that the only employee

la stratégie gouvernementale qu'est le plus constructif, le plus utile et le plus respectueux de la personne. Nous sommes donc heureux que le Ministre reconnaisse l'importance des programmes d'éducation et tienne à ce que les sociétés de transport et les syndicats publics et privés en fassent tout autant. En fait, nous sommes d'avis que le succès de ces programmes repose sur la collaboration et la coordination entre les principaux intervenants, dont Transports Canada, les employeurs, les employés et les différentes associations du secteur des transports.

Évidemment, il vaudrait mieux que la participation des parties soit volontaire. Mais reconnaissant qu'il est parfois difficile d'obtenir l'accord de tous, nous acceptons que le Ministre propose d'imposer les programmes nécessaires. Pourtant, nous croyons qu'il devrait recourir à la réglementation seulement après avoir épuisé tous les moyens d'encourager les parties à établir les programmes sans l'intervention directe de l'État.

Des témoins ont aussi fait ressortir que les petits exploitants ne disposent pas nécessairement des ressources voulues pour élaborer et mettre en oeuvre des programmes d'éducation à la fois complets et efficaces. Le Comité estime qu'ils pourraient bien avoir besoin d'aide professionnelle et peut-être aussi de conseils. C'est pourquoi il recommande :

1. Que la priorité absolue du gouvernement et de l'industrie des transports soit d'engager les ressources nécessaires à l'élaboration, à l'amélioration et à la mise en oeuvre de programmes d'éducation complets et efficaces sur la consommation de l'alcool et des drogues.
2. Que, si l'approche de la participation volontaire ne suffit pas, le ministre des Transports ait le pouvoir de prendre des règlements pour faire établir, au travail et conformément à des normes, des programmes d'éducation visant à prévenir la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes liés à la sécurité.
3. Que Transports Canada mette en oeuvre un programme spécial pour encourager les petits employeurs et les petites associations à élaborer des programmes, en leur assurant l'aide et les conseils de professionnels.

LES PROGRAMMES D'AIDE AUX EMPLOYÉS

Le ministre propose d'obliger les employeurs à garantir aux titulaires de postes liés à la sécurité l'accès à des programmes d'aide aux employés (PAE), qu'il s'agisse de programmes offerts par l'employeur ou par un organisme public ou privé de l'extérieur. À l'heure actuelle, seule la *Loi sur la sécurité ferroviaire* prévoit l'établissement de PAE.

Tous les témoins qui ont fait valoir l'importance de l'éducation ont aussi insisté sur la nécessité d'établir des programmes d'aide aux employés pour aider les travailleurs aux prises avec des problèmes d'alcool et de drogues ou des problèmes personnels connexes. À leur avis, les programmes d'éducation et d'aide aux employés doivent se compléter pour être efficaces et utiles. En outre, tous les représentants d'entreprises et de syndicats qui ont comparu devant le

assistance programs that are successful and effective are those that are voluntarily created through the cooperation of management and employees and jointly administered. Furthermore, the Committee noted what appeared to be a contradiction in the testimony of some witnesses who, on the one hand were very enthusiastic about the importance and success of existing jointly administered EAP's while, on the other, they insisted that it was still necessary to have a drug testing program.

As was the case with education, the Committee believes that there should be the utmost coordination and cooperation among Transport Canada, employers, employees, and the modal associations in the establishment and operation of these programs. Indeed, based upon the evidence it may well be that some of the modal associations will have to play the major role in the creation and delivery of EAP's to smaller companies and self-employed individuals like owner-operators in the trucking industry.

At the time of the Committee's hearings on the *Railway Safety Act* it was convinced that no drug testing program of any type should be introduced until EAP's were in place. We are still convinced that this should be the case and that wherever possible, management and employees should voluntarily establish jointly administered EAP's. However, then as now, we recognize that this cooperation may not be present and that it may be necessary for the government not only to encourage, but to regulate such programs. Whatever the case, it must be stressed that a drug and alcohol testing program cannot be allowed to become a substitute for EAP's.

Furthermore, as with education programs, the Committee is sympathetic to those who have expressed concern regarding the costs and availability of these programs to small companies, individuals like owner-operators in the trucking industry and employees in remote or isolated areas. Therefore, we recommend:

4. That, in the absence of the voluntary establishment of jointly administered Employment Assistance Programs (EAP's) the Minister of Transport make provision in the legislation, similar to that in the *Railway Safety Act*, for regulations respecting the establishment of, and standards for, such programs; and,

5. That Transport Canada establish a dedicated program to encourage small operators and associations to create, in cooperation with employees, effective and accessible EAP's through professional advice and guidance.

DRUG AND ALCOHOL TESTING

Before dealing with the various types of drug and alcohol testing set out in the strategy, two important points must be examined. Firstly, in May 1988, Transport Canada initiated a study of some 18,000 employees in safety-sensitive positions

Comité ont souligné que seuls les programmes d'aide aux employés établis de façon volontaire et mis en oeuvre conjointement avec la collaboration de la direction et des employés sont utiles et efficaces. De plus, le Comité a noté ce qui semble être une contradiction dans le témoignage de certains témoins qui, d'une part, se sont montrés enthousiastes quant à l'importance des PAE administrés conjointement et aux succès qu'ils ont connus et, d'autre part, ont dit qu'il était toujours nécessaire de mettre en place un programme de dépistage des drogues.

Comme dans le cas des programmes d'éducation, le Comité croit que la coordination et la collaboration entre Transports Canada, les employeurs, les employés et les différentes associations du secteur des transports sont essentielles à l'élaboration et à la mise en oeuvre des programmes d'aide aux employés. En fait, d'après les témoignages entendus, il se pourrait bien que les associations de transport aient un grand rôle à jouer dans la mise sur pied et la prestation de ces programmes à l'intention des petites entreprises et des travailleurs autonomes, comme les propriétaires-conducteurs de camion.

Au moment des audiences sur la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, le Comité était convaincu qu'aucun programme de dépistage de la consommation d'alcool et de drogues ne devait être mis en place avant que des PAE ne soient offerts. Nous en sommes toujours convaincus et nous estimons aussi que dans la mesure du possible, les PAE doivent être établis de façon volontaire et être mis en oeuvre conjointement par la direction et les employés. Cependant, nous savons qu'actuellement cette collaboration n'est pas toujours possible et qu'il peut être nécessaire pour le gouvernement non seulement d'encourager l'élaboration de ces programmes, mais aussi de la réglementer. Quoi qu'il en soit, il faut insister sur le fait qu'un programme de dépistage de la consommation d'alcool et de drogues ne doit en aucun cas remplacer le PAE.

En outre, comme dans le cas des programmes d'éducation, le Comité a tenu compte des préoccupations exprimées par certains au sujet des coûts des programmes et de leur accessibilité pour les petites entreprises, les propriétaires-conducteurs de camion et les employés des régions isolées. C'est pourquoi nous recommandons :

4. Que, si aucun programme conjoint d'aide aux employés (PAE) n'est mis en oeuvre volontairement, le Ministre prévoie dans la loi, comme c'est le cas dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, que des règlements pourront être pris pour faire établir des programmes conformément à des normes.

5. Que Transports Canada mette en oeuvre un programme spécialisé pour encourager les petits exploitants et les petites associations à élaborer, en collaboration avec les employés, des PAE efficaces et accessibles, en leur fournissant l'aide et les conseils de professionnels.

LE DÉPISTAGE DE L'ALCOOL ET DES DROGUES

Avant de traiter des divers modes de dépistage de la consommation d'alcool et de drogues prévus dans la stratégie, deux points importants doivent être pris en considération. Premièrement, en mai 1988, Transports Canada a entrepris

into the nature and extent of substance use in the air, marine and surface (truck and bus) modes. This followed a 1987 study of substance use among railway workers. Both studies were designed to determine the nature and extent of substance use as well as employee-perceived causes, effects and solutions. The results of the studies demonstrated that patterns of substance use in the transport industry were similar to those in the Canadian population overall. Indeed, they did not reveal that there was any serious threat to safety as a result of substance use in the industry. The Minister and his officials echoed this conclusion, pointing out that while there is some abuse, the transportation system is working well and is safe. Furthermore, a majority of witnesses told the Committee in no uncertain terms that substance use is not only, not a serious institutional problem, it is not a problem at all.

Indeed, nowhere in these surveys or studies, or in the evidence submitted during the hearings, was it demonstrated that there is any significant or serious risk to safety as a result of substance use in the transportation industry. Certainly, in our review, we have not been able to identify any significant major drug or alcohol related safety risk in the Canadian transportation system. Therefore, we are not persuaded that at the present time, a substance use problem exists.

Secondly, it immediately became apparent to the Committee during the hearings on drug and alcohol testing that the fundamental question was, at what point should individual rights give way to the public interest. The dilemma that the Committee faced was trying to find the right balance between individual freedom and the paramount concern for public safety. It is against this background that the Committee will assess the various types of drug testing suggested in the strategy.

A. Post Accident Testing

The strategy proposes mandatory testing of an individual in a safety-sensitive position who has been involved in an accident causing death, injury or significant damage to property and the environment.

The Committee believes it is fair to conclude from the evidence that a majority of the witnesses accepted the necessity for this form of testing and some suggested that this be done under the auspices of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board. Moreover, aviation witnesses suggested that provision should be made in the legislation for post incident testing as well.

The Committee examined this type of testing during its review of the *Railway Safety Act* (Bill C-105) and in its Report to the House of Commons recommended that legislation be enacted to provide for post accident testing. During the Committee's review of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB) legislation (Bill C-2) it was impressed with how important it is to make every effort, in the most rigorous and

une étude auprès de quelque 18 000 titulaires de postes liés à la sécurité pour déterminer la nature et la portée de la consommation d'alcool et de drogues dans les modes de transport aérien, maritime et routier (camion et autobus). Cette étude faisait suite à une autre effectuée en 1987 dans le transport ferroviaire. Les deux études avaient pour but de déterminer la nature et la portée de la consommation d'alcool et de drogues de même que les causes, les répercussions et les solutions telles que les conçoivent les travailleurs. Les conclusions de ces études montrent que la consommation d'alcool et de drogues dans l'industrie des transports est la même que dans l'ensemble de la population canadienne. En fait, rien n'indique que la consommation d'alcool et de drogues pose une menace grave à la sécurité dans cette industrie. Ces conclusions ont incité le Ministre et ses collaborateurs à faire remarquer que si le réseau de transport est victime de certains abus, il fonctionne bien et est sécuritaire. De plus, la majorité des témoins ont affirmé clairement au Comité que la consommation d'alcool et de drogues n'est pas un problème grave dans le secteur des transports et même qu'elle ne pose vraiment aucun problème.

Effectivement, ni ces études ni les témoignages entendus durant les auditions n'indiquent que la consommation d'alcool ou de drogues présente de graves dangers pour la sécurité. Notre étude ne nous a assurément pas permis de découvrir que cette consommation présente des risques importants pour la sécurité du réseau de transport du Canada. Nous ne sommes donc pas persuadés qu'elle pose actuellement un problème.

Deuxièmement, durant les auditions sur le dépistage de l'alcool et des drogues, le Comité s'est rendu compte tout de suite qu'il fallait avant tout se demander à savoir si les droits individuels doivent céder le pas à l'intérêt public. Le dilemme devant lequel était placé le Comité était celui de trouver le juste équilibre entre la liberté individuelle et l'important problème de la sécurité publique. C'est dans ce contexte qu'il a évalué les différents modes de dépistage de la consommation d'alcool et de drogues proposés dans la stratégie gouvernementale.

A. Tests de dépistage après un accident

Selon la stratégie proposée, les tests de dépistage seraient obligatoires à la suite d'un accident mettant en cause le titulaire d'un poste lié à la sécurité et ayant entraîné la mort, des blessures ou des dommages importants à la propriété et à l'environnement.

Le Comité doit conclure des témoignages recueillis que la majorité des témoins conviennent que ces tests de dépistage sont nécessaires, certains ayant même proposé qu'ils soient faits sous les auspices du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Les témoins du secteur de l'aviation ont également suggéré que la loi exige aussi des tests de dépistage après un incident.

Le Comité avait déjà examiné ces tests durant son étude de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (projet de loi C-105) et il avait recommandé dans le rapport qu'il a déposé à la Chambre des communes que la loi prévoie des tests de dépistage après les accidents. En outre, durant son étude de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (BCEATST) (projet de loi C-2), le Comité a pu constater comment il est

comprehensive way, to determine the cause(s) of accidents. Clearly, it is important to know whether alcohol and/or drugs are involved. Obviously, this can only be done through post accident testing and we believed that it was in the public interest to do so. We still believe in the validity and necessity for post accident testing and like the suggestion that the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board should have a role to play in this process.

In connection with the proposal from the aviation industry for post incident testing we wish to note that during our consideration of Bill C-2 we endorsed the establishment of a comprehensive incident reporting system for all modes which would be modelled on that developed by the Canadian Aviation Safety Board for aviation incidents. At that time, we recognized that it would be necessary for CTAISB to develop definitions of what constitutes an incident in each mode. We are concerned about how broad and comprehensive these definitions may be and therefore, we are not prepared to recommend post incident testing. Nevertheless, we think the Minister should give consideration to extending drug and alcohol testing to certain types of serious incidents in the various modes, once clear definitions have been developed by CTAISB. Therefore, we recommend:

6. That there be provision in the legislation for alcohol and drug testing of individuals in safety-sensitive positions after an accident;

7. That the Minister of Transport give consideration to the involvement of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board in this type of testing; and

8. That, in the preparation of the legislation the Minister of Transport give consideration to the inclusion of post incident testing in certain, well defined circumstances in each mode.

B. Periodic Testing

The strategy provides that alcohol and drug testing of employees in safety-sensitive positions will be required at the time of their periodic medical examinations.

Most of the witnesses indicated that periodic testing was acceptable for the obvious reason that otherwise, usage might not be detected through routine examination procedures.

We are also in favour of periodic testing but have a concern about its fairness and effectiveness. The *Railway Safety Act*, the *Aeronautics Act*, the *Pilotage Act* and the *Canada Shipping Act* provide for periodic medical examinations for employees in safety-sensitive positions. As far as the trucking and bus industries are concerned, at the present time, provincial law, which varies across the country, dictates when periodic medicals are to take place. Obviously,

important de faire preuve de toute la rigueur et de la minutie voulues pour essayer de déterminer la ou les causes des accidents. Et il importe de savoir si l'alcool et les drogues en sont vraiment une cause. De toute évidence, on ne peut le vérifier que par des tests de dépistage postérieurs à l'accident et nous estimons qu'il est dans l'intérêt public de faire subir ces tests. Nous croyons donc toujours en l'utilité et en la nécessité des tests de dépistage après accident et nous sommes d'accord pour que le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports joue un rôle à cet égard.

Pour faire écho à la proposition de l'industrie de l'aviation concernant les tests de dépistage postérieurs à l'incident, nous voulons signaler que, pendant notre étude du projet de loi C-2, nous avons appuyé l'établissement d'un système détaillé de rapport sur les incidents applicables à tous les modes de transport, système qui s'inspirerait de celui que le Bureau canadien de la sécurité aérienne pour les accidents d'avion a mis au point. À ce moment, nous avons reconnu que le BCEATST devrait définir la notion d'incident pour chaque mode de transport. Comme nous ne savons pas dans quelle mesure ces définitions seront précises et englobantes, nous ne pouvons à ce moment recommander l'application de tests de dépistage postérieurs à l'incident. Nous croyons néanmoins que le ministre devrait envisager sérieusement d'appliquer ces tests à certains types d'incidents sérieux survenant dans les divers modes de transport dès que le BCEATST en aura fourni des définitions claires. C'est pourquoi nous recommandons :

6. Que soient incluses dans la loi les dispositions nécessaires pour exiger qu'après un accident, les titulaires de postes liés à la sécurité se soumettent à un test de dépistage de l'alcool et des drogues.

7. Que le ministre des Transports envisage la possibilité de faire appel au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports pour faire effectuer ce type de test.

8. Que le ministre des Transports envisage d'inclure dans la loi pertinente l'application de tests de dépistage postérieurs à l'incident dans certaines situations bien définies, et ce, pour chaque mode de transport.

B. Tests périodiques

La stratégie propose que les titulaires de postes liés à la sécurité se soumettent à des tests de dépistage de la consommation d'alcool et de drogues dans le cadre de leurs examens médicaux périodiques.

La plupart des témoins se sont dit d'accord avec les tests périodiques, pour la simple et bonne raison que la consommation de drogues et d'alcool pourrait ne pas être décelée dans le cadre des examens médicaux habituels.

Nous sommes nous aussi en faveur des tests périodiques, bien que nous ayons certaines réserves quant à leur équité et à leur efficacité. La *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur le pilotage* et la *Loi sur la marine marchande* exigent des employés qui occupent des postes liés à la sécurité qu'ils se soumettent à des examens médicaux périodiques. Dans l'industrie du camionnage et du transport par autocar, ce sont les provinces qui, à l'heure actuelle,

the rules and regulations for periodic medical examinations are not the same in every mode. While we recognize that modal differences may require different applications of the rules we think the Minister should address the question of more uniformity and harmonization in order to ensure, particularly, fairness and effectiveness in the application of periodic testing at the time of a regular medical examination. Therefore, we recommend:

9. That provision be made in the legislation for periodic alcohol and drug testing at the time of regular medical examinations of employees in safety-sensitive positions; and

10. That the Minister of Transport make every effort to ensure uniformity and harmonization of the regulation of periodic medical examinations for all modes.

C. Pre-Employment Testing

The strategy calls for drug and alcohol testing of job applicants for safety-sensitive positions, and employees who will be transferred or promoted to such positions. It should be noted that this proposal is limited to safety-sensitive jobs, not all types of jobs in the industry.

A large number of witnesses supported pre-employment testing because they felt it is the first and best line of defense against serious substance abuse in safety-sensitive positions. Both major railways indicated to the Committee that they have been conducting pre-employment testing for some time and have found that a surprising number of applicants tested positive and were not hired.

The Committee agrees with pre-employment testing because we feel it is the first step towards achieving the goal of a drug and alcohol free environment for safety-sensitive positions. The railway industry statistics would appear to demonstrate that this approach is effective. Moreover, the Committee believes that the employer has a right to set out conditions of employment within the bounds of reasonableness and the prevailing law. We see no reason why an employer, who has to fill thousands of safety-sensitive positions, should not be able to apply pre-employment testing as a condition of employment. Therefore, we recommend:

11. That there be provision in the legislation for drug and alcohol testing of job applicants for safety-sensitive positions.

D. "For Cause" Testing

déterminent le moment où ces examens périodiques doivent avoir lieu. Évidemment, les règles et les dispositions qui régissent les examens médicaux périodiques varient selon les modes de transport visés. Tout en reconnaissant que des modes de transport différents peuvent nécessiter l'application de règles différentes, nous croyons que le Ministre devrait néanmoins privilégier une plus grande uniformité et une harmonisation accrue, pour faire en sorte que les tests périodiques soient exécutés de façon équitable et efficace lors des examens médicaux habituels. En conséquence, nous recommandons :

9. Que soient incluses dans la loi des dispositions concernant l'exécution de tests périodiques de dépistage de la consommation d'alcool et de drogues, dans le cadre des examens médicaux habituels auxquels se soumettent les employés titulaires de postes liés à la sécurité.

10. Que le ministre des Transports s'emploie à uniformiser et à harmoniser le plus possible la réglementation des examens médicaux périodiques exigés dans tous les secteurs du transport.

C. Tests préalables à l'emploi

En vertu de la stratégie, toute personne qui postulerait un emploi lié à la sécurité et tout employé muté ou promu à un tel poste devrait préalablement se soumettre à un test de dépistage de la consommation d'alcool et de drogues. Il convient de souligner que cette proposition ne s'appliquerait qu'aux postes liés à la sécurité et non pas à la totalité des emplois dans l'industrie.

Un grand nombre de témoins voient d'un bon oeil les tests de dépistage préalables à l'emploi parce que, selon eux, c'est la meilleure façon d'écarter des postes susceptibles d'affecter la sécurité des personnes qui ont un grave problème d'alcool ou de drogue. Les représentants des deux principales sociétés ferroviaires ont expliqué aux membres du Comité que, depuis un certain temps déjà, leurs sociétés font subir un test préalable à l'embauche à toute personne sollicitant un emploi et qu'elles ont ainsi écarté un nombre surprenant de candidats dont les résultats s'étaient avérés positifs.

Le Comité est d'accord avec le principe des tests de dépistage préalables à l'emploi parce que, selon lui, c'est la première mesure à prendre pour écarter des postes liés à la sécurité des personnes qui ont un problème d'alcool ou de drogue. Les statistiques de l'industrie ferroviaire tendent à démontrer que cette approche est efficace. De plus, le Comité reconnaît à l'employeur le droit de fixer des conditions d'emploi dans des limites qui soient raisonnables et conformes à la législation en vigueur. Nous ne voyons pas pourquoi un employeur appelé à doter des milliers de postes liés à la sécurité ne pourrait exiger, comme condition d'emploi, que le postulant se soumette préalablement à un test de dépistage. En conséquence, nous recommandons :

11. Que soient incluses dans la loi des dispositions concernant les tests de dépistage de la consommation de drogues et d'alcool auxquels devraient se soumettre les personnes qui postulent un emploi lié à la sécurité.

D. Tests effectués pour des motifs raisonnables

The strategy proposes “for cause” testing in connection with on-the-job substance use in safety-sensitive positions. At least two people, one of whom must be the supervisor, will be required to make the decision that there is good and sufficient reason to test. Complementary to this is the proposal that employers will be required to establish substance use identification programs to train management and supervisory personnel on how to recognize substance use.

A majority of witnesses were in favour of “for cause” testing albeit with concerns as to its application in the workplace because of the timeless difficulty of defining cause. Some indicated they were very concerned that this form of testing would be open to abuse and harassment. It was pointed out that what is required is that the decision to test is based on “just cause” or “reasonable and probable grounds” not, for example, on supposition or intuition or some statistical assumption that a certain percentage of employees use drugs, rather, there must be an objective assessment based upon good judgement, discretion and reasonable inferences. Moreover, several witnesses emphasized the importance of, and the need for, education and extensive, sophisticated identification training programs for management and supervisory personnel.

The Committee has major concerns regarding “for cause” testing. To begin with, it is always going to be difficult to define cause —there is no magic or simple definition. Secondly, we believe this form of testing could very well be used to harass and discriminate against employees. Thirdly, we are concerned about what happens to an employee who tests positive —suspension, referral to an EAP, or dismissal? Finally, we think there is a danger that “for cause” testing could become a form of random mandatory testing through its overzealous and broad application. In other words, a “backdoor” approach to random mandatory testing.

Having expressed these serious reservations, we believe, as was the case with many witnesses, on balance, that “for cause” testing is justified on the basis that it makes good sense and is necessary for the protection of not only the travelling public, but fellow employees. Clearly, an employer has the obligation to make every effort to ensure that no employee in a safety-sensitive position is under the influence, or impaired, while on the job. It is the responsibility of not only management and supervisory personnel to make sure this is the case, but also the employee’s peers —“for cause” testing is an integral part of keeping the workplace safe.

Regarding the difficulty of defining cause we recognize that, in the final analysis, and depending upon all of the circumstances of the particular case, the decision to test has to be based on good sense, judgement and reasonableness.

La stratégie propose la tenue de tests pour des motifs raisonnables afin de déceler si les titulaires de postes liés à la sécurité sont sous l’effet de l’alcool ou de drogues dans l’exercice de leurs fonctions. Au moins deux personnes, dont le superviseur, devront être d’avis que les raisons invoquées pour effectuer un test sont légitimes et suffisantes. Parallèlement à cette mesure, les employeurs seraient tenus de donner au personnel de direction et de supervision une formation sur les moyens de reconnaître la consommation d’alcool et de drogues.

La majorité des témoins voient d’un bon oeil les tests effectués pour des motifs raisonnables, bien qu’ils aient certaines réserves quant à leur application en milieu de travail, du fait de l’éternel problème de la définition des motifs raisonnables. D’aucuns craignent fort que ce genre de test ne donne lieu à des abus et à du harcèlement. Certains témoins ont dit que la décision d’effectuer un test devrait s’appuyer sur «une raison valable ou des motifs probables et raisonnables» et non sur de simples suppositions ou intuitions ou sur des présomptions statistiques voulant qu’un pourcentage donné d’employés consomment des drogues. Il faudrait plutôt une évaluation objective, qui soit marquée au sceau du discernement et qui se fonde sur des déductions raisonnables. En outre, plusieurs témoins ont souligné l’importance et la nécessité de mettre en place des programmes d’éducation et de formation bien étayés, qui permettraient au personnel de direction et de supervision de reconnaître les problèmes de consommation d’alcool et de drogues.

Plusieurs questions préoccupent le Comité en ce qui concerne les tests de dépistage «pour raisons valables». Tout d’abord, il sera toujours difficile d’établir la raison, car il n’existe aucune définition magique ou simple. Deuxièmement, nous estimons que ce type de dépistage pourrait donner lieu à du harcèlement ou à une discrimination à l’égard des employés. Troisièmement, nous nous inquiétons de ce qui risque d’arriver à un employé dont les résultats des tests sont positifs : sera-t-il renvoyé temporairement, inscrit à un PAE ou mis à pied? Enfin, nous craignons que les tests de dépistage «pour raisons valables», si leur application devient généralisée et excessivement zélée, prennent la forme de tests obligatoires effectués au hasard, autrement dit, que ce soit une façon déguisée d’appliquer le dépistage obligatoire au hasard.

Cela dit, le Comité est d’avis, tout comme de nombreux témoins, que les tests effectués pour des raisons valables sont justifiés en ce sens qu’ils représentent une mesure sensée et nécessaire pour assurer la protection non seulement du public voyageur mais aussi des autres employés. De toute évidence, l’employeur a l’obligation de tout faire pour s’assurer qu’aucun employé titulaire d’un poste lié à la sécurité n’est sous l’effet de l’alcool ou de la drogue, ou n’a ses facultés affaiblies par l’alcool ou la drogue, dans l’exercice de ses fonctions. Non seulement cette responsabilité incombe-t-elle au personnel chargé de la direction et de la supervision, mais les tests effectués pour des raisons valables chez les collègues font aussi partie intégrante de la sécurité du milieu de travail.

En ce qui concerne la difficulté de définir ce qu’est une raison valable, le Comité admet que, finalement et selon les circonstances de chaque cas, la décision d’effectuer des tests doit se fonder sur le jugement, le discernement et la raison.

However, we do not believe that this is sufficient to ensure against harassment and abuse of the process or protect the "positive test employee" and therefore "for cause" testing must be carefully circumscribed through strict regulations and guidelines providing standards or criteria for the application of the test and the protection of the "positive test employee" as well as education and rehabilitation programs. Furthermore, we believe that the co-worker has a significant role to play in the detection of substance use on the job and consequently like the suggestion of one witness that substance use identification programs should be extended to everyone. The Committee therefore recommends:

12. That there be provision in the legislation for the testing of employees in safety-sensitive positions in the workplace for just cause and that it include measures to ensure against harassment and abuse through the provision of standards or criteria for the application of the test and the protection of the "positive test employee"; and

13. That the Minister of Transport through regulation require employers to establish substance use identification programs and extend them to all employees.

E. Random Mandatory Testing

The strategy calls for the random mandatory alcohol and drug testing of all employees in safety-sensitive positions.

Many witnesses were adamantly opposed to random mandatory testing for philosophical, moral and practical reasons. They said it was a totally unwarranted, wholesale intrusion of people's rights to privacy and the security of the person. Furthermore, they pointed out the immense difficulties of the application of random mandatory testing in the workplace, whether it is on board a ship, in isolated or remote areas, or driving a large truck; the possible disruption to industrial relations; the validity and reliability of tests; the difficulty of defining the substantial costs for such a program; and, the inevitable, huge legal costs and battles that will surely ensue if random mandatory testing is put in place.

Those witnesses that either supported random mandatory testing or could "live with it", argued that it was needed as the deterrent against substance use in safety-sensitive positions. This is also the justification stated in the strategy for random mandatory testing.

The Committee recognizes the force of the argument of deterrence but is persuaded by the weight of the evidence that mandatory random testing should not be endorsed. To begin with, as we have noted, substance use is not a problem in the industry nor, apparently, is it causing a risk to safety. Certainly it is not a problem that would, in our view, justify such a draconian infringement of individual rights. We have endorsed all of the other forms of testing proposed in the

Toutefois, cela ne suffit pas, de l'avis du Comité, à prévenir le harcèlement et les mauvais traitements des employés dont les résultats seraient positifs, de sorte qu'il faut limiter avec soin, au moyen de lignes directrices et de règlements rigoureux ainsi que de programmes d'information et de réadaptation, les tests effectués pour des raisons valables. Par ailleurs, le Comité est convaincu que les collègues de travail ont un rôle important à jouer dans le dépistage de la consommation de drogues ou d'alcool en milieu de travail et que, par conséquent, comme l'a proposé un témoin, les programmes permettant de reconnaître les problèmes de cet ordre devraient s'étendre à tout le monde. Par conséquent, le Comité recommande :

12. Que soient incluses dans la loi des dispositions concernant les tests de dépistage qui seraient effectués pour des raisons valables, en milieu de travail, auprès des employés titulaires de postes liés à la sécurité et qu'elles comprennent des mesures de prévention du harcèlement et des mauvais traitements et de protection de l'employé dont les résultats sont positifs.

13. Que le ministre des Transports oblige, par l'entremise de règlements, les employeurs à mettre sur pied des programmes permettant de reconnaître les problèmes d'alcool et de drogues et à étendre ces programmes à l'ensemble des employés.

E. Tests effectués au hasard

La stratégie propose que tous les titulaires de postes liés à la sécurité soient soumis à des tests de dépistage d'alcool et de drogues qui seraient effectués au hasard.

De nombreux témoins se sont opposés avec véhémence à ces tests effectués au hasard, pour des raisons d'ordre philosophique, moral et pratique. Selon eux, ces tests sont tout à fait injustifiés et constituent une atteinte pure et simple au droit à la vie privée et à la sécurité des personnes visées. Certains témoins ont également fait valoir les difficultés énormes que poserait l'exécution en milieu de travail de tests effectués au hasard, par exemple à bord d'un bateau, dans des régions isolées ou éloignées ou auprès d'un chauffeur de gros camion. Ils ont souligné que ces tests pourraient perturber les relations industrielles, ont mis en doute leur validité et leur fiabilité et ont fait valoir les difficultés auxquelles on se heurterait quand viendrait le moment de déterminer les coûts énormes d'un tel programme, ainsi que les frais juridiques faramineux et les contestations inévitables qu'occasionnera très certainement l'instauration de tests obligatoires effectués au hasard.

Ceux qui sont en faveur des tests effectués au hasard ou qui peuvent s'en accommoder voient là un moyen de décourager la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes liés à la sécurité. La stratégie fait aussi valoir cet argument pour justifier les tests obligatoires effectués au hasard.

Le Comité reconnaît que les tests effectués au hasard sont un excellent moyen de dissuasion, mais il abonde plutôt dans le même sens que les témoins qui se sont prononcés contre ce genre de test. Tout d'abord, comme nous l'avons indiqué, la consommation d'alcool et de drogues n'est pas un problème dans l'industrie des transports et ne semble pas poser de risque pour la sécurité. S'il existe un problème, au demeurant, il ne justifie pas, selon nous, une atteinte aussi

strategy as well as enhanced education and rehabilitation programs. We believe that we have gone far enough in balancing the rights of the individual with the public interest in a safe transportation system. Therefore, the Committee recommends:

14. That random mandatory drug and alcohol testing not be included in any legislation or regulation providing for drug and alcohol testing of employees in safety-sensitive positions.

INTEGRITY —SECURITY

Apart from the question of random mandatory testing the Committee soon realized that the other major issue was that of the integrity and security of the testing program. All that the strategy said on this key issue was that "the testing program will be designed in such a way as to protect rights and respect privacy". Therefore, it was not surprising that most of the witnesses made only a passing general reference to this whole question. They emphasized that the collection of the sample must be done by qualified personnel in a manner that protects as much as possible the privacy and dignity of the individual; that the testing procedures must provide a secure and confidential chain of custody; that the tests must be performed by qualified laboratories; that a positive test result must be confirmed by a second and more sophisticated test; that test results must only be sent to a qualified medical practitioner for interpretation; and, that the employee must be given an opportunity to make his case to that qualified medical practitioner.

Members of the Committee were critical of the generality of the entire strategy. It was pointed out that it was difficult to come to grips with the issues when there was little detail and no legislation to focus on. Regarding the whole issue of integrity and security we only had one sentence to guide us. Under the circumstances, even though some witnesses did refer to this matter, we think that it is neither appropriate nor possible for the Committee to examine all the questions surrounding a testing program in this Report. Indeed, we do not believe that it will be possible or sensible to wrestle with the hard questions on testing until there is legislation and/or regulations. Certainly what we can say now, is that legislation and/or regulations will have to be based on sound principle, precision and detail and we believe that the draft regulations should accompany the legislation that is laid before Parliament. Therefore, we recommend:

15. That there be provision in the legislation and regulations for a drug and alcohol testing program which is independent, reliable, discreet, confidential, private, and ethical.

draconienne aux droits de la personne. Nous appuyons toutes les autres formes de dépistage proposées dans la stratégie ainsi que la mise en place de meilleurs programmes d'éducation et de désintoxication. Nous croyons avoir fait suffisamment pour équilibrer les droits de la personne et l'intérêt public dans le cadre d'un système de transport sécuritaire. En conséquence, le Comité recommande :

14. Qu'aucun règlement ou loi ne prévoit des dispositions concernant les tests obligatoires effectués au hasard pour dépister la consommation de drogues et d'alcool chez les employés titulaires de postes liés à la sécurité.

INTÉGRITÉ —SÉCURITÉ

En se penchant sur la question des tests obligatoires effectués au hasard, le Comité a rapidement constaté que l'intégrité et la sécurité du programme de dépistage constituent l'autre aspect important. À ce propos, la stratégie précise simplement que le programme de dépistage sera conçu de façon à protéger les droits des intéressés et à limiter l'intrusion dans leur vie privée. En conséquence, il n'y a pas lieu de se surprendre que la plupart des témoins n'aient abordé cette grande question que de façon sommaire. Voici quelques-unes des observations qu'ils ont formulées à ce sujet. Le prélèvement des échantillons devrait être fait par du personnel compétent, de façon que la vie privée et la dignité de l'individu soient protégées le plus possible. La procédure de dépistage devrait garantir la sécurité et la confidentialité de la chaîne de possession. Les tests devraient être confiés à des laboratoires compétents. Un résultat positif devrait être confirmé par un deuxième test plus poussé. Les résultats des tests ne devraient être communiqués qu'à un médecin qualifié, pour qu'il les interprète. Enfin, l'employé devrait avoir la possibilité de s'expliquer auprès du médecin qualifié.

Les membres du Comité ont déploré la généralité de l'ensemble de la stratégie. Certains ont souligné qu'il était difficile de trouver des solutions quand on dispose d'aussi peu de détails et qu'on n'a aucun projet de loi sur lequel s'appuyer. Une seule phrase traitait en effet de toute la question de l'intégrité et de la sécurité. Aussi, même si certains témoins ont abordé la question, le Comité estime qu'il serait malvenu d'examiner, dans le présent rapport, toutes les questions concernant un programme de dépistage et que, même s'il le voulait, il lui serait impossible de le faire. En fait, nous ne croyons pas qu'il soit possible ou raisonnable d'aborder les questions complexes du dépistage tant qu'il n'y aura pas de loi ou de règlement adopté à ce sujet. Ce que nous pouvons dire pour l'instant, c'est que la loi ou les règlements devront s'appuyer sur des principes solides, tout en étant précis et détaillés; nous croyons que le projet de règlements devrait être joint à la loi qui sera déposée devant le Parlement. En conséquence, nous recommandons :

15. Que soient incluses dans la loi et le règlement des dispositions concernant la mise en oeuvre d'un programme de dépistage de la consommation de drogues et d'alcool qui soit indépendant, fiable, discret, confidentiel, respectueux de la vie privée et conforme à certaines normes morales.

16. That, after approval in principle by the House of Commons of legislation establishing a drug testing regime for safety-sensitive positions it be referred to the Standing Committee on Transport and that it be accompanied by the draft regulations dealing with all aspects of this regime.

SAFETY-SENSITIVE POSITIONS

Annex I of the strategy defines the types of safety-sensitive positions in all three modes. This definition includes all positions considered to have direct impact on either the health, safety or security of the public or of persons who work in the transportation industry, where there is a potential risk of loss of life, injury or property damage. Direct impact is meant to mean engagement in the operation, navigation, repair or inspection of vehicles and security control. Obviously, who is included and who is not is a crucial preliminary question. Therefore, it is important to try to be as fair, reasonable and accurate in defining what is a safety-sensitive position and who should be included.

Several witnesses in all three modes expressed concern about the definition being too broad (e.g., the inclusion of a cook or steward on board ship), or too narrow (e.g., the exclusion of school bus drivers and 12,000 kg trucks or less).

Here again, it is neither appropriate nor possible for the Committee to explore in detail, for each mode, what is and what is not a safety-sensitive position. This must await the legislation and, more precisely, the regulations and schedules which will set out in detail, the classes of positions that will be included. All we would say at this point, is that we are very sympathetic to the view expressed by several witnesses that not only supervisory personnel, but also senior management be included. Moreover, what the Committee wishes to emphasize now is that there must be the utmost continuing consultation and cooperation between the various modes and Transport Canada on this issue. Therefore, we recommend:

17. That the Minister of Transport ensure that in the preparation of legislation and regulations there is full consultation and cooperation among Transport Canada, management and labour from each mode regarding the definition and classification of safety-sensitive positions; and

18. That any designation of safety-sensitive positions should include not only supervisory but also senior management personnel.

COST IMPLICATIONS

The Committee has already expressed its concern about the costs associated with the establishment and operation of education and rehabilitation programs. We are even more concerned about the significant cost implications that appear to be inherent in the development and administration of an effective drug testing program. One only has to examine what is required to ensure the integrity and security of the process to appreciate that it is going to be expensive. Apart from the

16. Qu'une fois approuvée en principe par la Chambre des communes, une loi établissant un système de dépistage des drogues pour les postes liés à la sécurité, cette loi soit renvoyée au Comité permanent des Transports et qu'elle soit jointe au projet de règlements traitant de tous les aspects du système.

POSTES LIÉS À LA SÉCURITÉ

L'annexe I de la stratégie contient la liste des postes liés à la sécurité dans les trois modes de transport. Cette définition comprend tous les postes considérés comme ayant des répercussions directes sur la santé, sur la sécurité ou sur la sûreté du public ou des personnes qui travaillent dans le milieu des transports lorsqu'il y a risque de perte de vie, de blessures ou de dommages à la propriété. Par répercussions directes, on entend la participation à l'exploitation, à la conduite, à la réparation ou à l'inspection des véhicules, ainsi qu'au contrôle de la sécurité. Bien sûr, la question de savoir quels postes inclure ou ne pas inclure est la première qui se pose. Par conséquent, il importera d'être aussi juste, raisonnable et exact que possible lorsqu'on cherchera à définir en quoi consiste un poste lié à la sécurité.

Plusieurs témoins représentant les trois modes de transport craignent que la définition ne soit trop large (p. ex., l'inclusion des cuisiniers ou des agents de bord employés sur les navires) ou trop étroite (p. ex., l'exclusion des conducteurs d'autobus d'écoliers et de camions de 12 000 kg ou moins).

Là encore, il n'appartient pas au Comité d'examiner en détail les postes de chaque mode de transport à la seule fin de déterminer s'ils sont liés ou non à la sécurité; il lui serait d'ailleurs impossible de le faire. Il faudra attendre la loi et plus particulièrement les règlements et les annexes qui établiront une liste détaillée des catégories de postes qui doivent être incluses. Tout ce que nous pouvons dire pour l'instant, c'est que nous comprenons l'opinion exprimée par plusieurs témoins qui souhaitent que la haute direction soit incluse et pas seulement le personnel de surveillance. En outre, le Comité tient à souligner que les différents secteurs des transports et Transports Canada doivent se consulter et collaborer le plus possible en la matière. Par conséquent, nous recommandons :

17. Que le ministre des Transports veuille à ce que Transports Canada, la direction et les travailleurs de chaque mode de transport se consultent et collaborent pleinement aux fins de la définition et de la classification des postes liés à la sécurité en vue de l'élaboration de la loi et des règlements.

18. Que toute désignation de postes liés à la sécurité comprenne non seulement les postes de surveillance mais également les postes de la haute direction.

COÛTS

Le Comité a déjà fait part des préoccupations qu'il a quant aux coûts liés à la mise sur pied et au fonctionnement de programmes d'éducation et d'aide aux employés. Nous sommes encore plus inquiets des importants coûts que semblent comporter la mise sur pied et l'administration d'un programme efficace de dépistage des drogues. Il suffit de regarder ce qu'il faut mettre en place pour assurer l'intégrité et la sécurité du processus pour se rendre compte que les

costs of conducting the tests, there will be the cost for planning, administration, lost work time, reporting, and training which are likely to be considerable. While witnesses were not in a position to provide us with hard numbers, all agreed that the costs were going to be significant.

What concerns us here is the financial burden that small employers will inevitably face if required to implement a drug testing program. This will be particularly true of the trucking industry. Certainly we think the Minister should be very sensitive to this particular question in the development and application of the legislation. It may well be that the government will have to provide some financial assistance in order to make this program work fairly and effectively. Therefore, we recommend:

19. That the Minister of Transport take into consideration, in the development and application of the legislation, the possible need to provide financial assistance for its implementation.

MODAL SPECIFIC

The Committee learned at the time of its examination of the Government's white paper Freedom to Move, on economic regulatory reform of the transportation industry, that it was illogical and impractical to try to apply one regulatory regime to all modes in a uniform and comprehensive manner. In our view, the same applies to the application of any federal drug and alcohol testing program established by legislation. There are simply too many differences in operating conditions among the trucking, bus, rail, marine, and air industries to apply an identical or uniform regime to all of them. For example, how would it be possible or reasonable to apply the same testing procedures to crew members on board ship, (the marine industry said "for cause" testing on board ship while at sea was not practical) truck drivers on the road and air traffic controllers in the tower?

An excellent example of this that we wish to deal with in detail is that of the strategy's "8 hour rule". The strategy states that regulations will be developed to forbid employees in safety-sensitive positions from consuming alcohol within eight hours of reporting for work.

All railway witnesses were opposed to the application of this rule to the industry. They pointed out that the railways have rule "G" which prohibits the use of intoxicants by employees subject to duty or their possession or use while on duty, and the penalty is dismissal. This rule will be extended to include narcotics in an updating of the Canadian Rail Operating Rules to be completed this year. Witnesses pointed out that rule "G" works well and is well known and

coûts seront élevés. En plus des coûts d'administration des tests, il y aura des frais de planification, d'administration, de perte de temps de travail, de compte rendu et de formation lesquels seront probablement considérables. Bien que les témoins n'aient pas été en mesure de nous donner des chiffres précis, tous ont indiqué que les coûts seraient importants.

Ce qui nous préoccupe, c'est le fardeau financier auquel les petits employeurs devront inévitablement faire face s'ils doivent mettre en oeuvre un programme de dépistage des drogues. Cela sera particulièrement le cas dans l'industrie du camionnage. Nous estimons que le Ministre doit se montrer particulièrement attentif à cette question lorsque viendra le moment d'élaborer et d'appliquer la loi. Il se pourrait fort bien que le gouvernement doive fournir un certain appui financier pour que le programme soit juste et efficace. En conséquence, le Comité recommande :

19. Que le ministre des Transports tienne compte, au moment de l'élaboration et de l'application de la loi, du fait qu'il sera peut-être nécessaire de fournir un appui financier pour sa mise en oeuvre.

RÈGLES PARTICULIÈRES POUR CHAQUE MODE DE TRANSPORT

Lorsqu'il a étudié le Livre blanc du gouvernement, Aller sans entraves, sur la réforme de la réglementation économique des transports, le Comité a appris qu'il était illogique et peu pratique d'essayer d'appliquer le même régime de réglementation à tous les modes de transport de façon uniforme et globale. À notre avis, il en va de même de l'application de tout programme fédéral de dépistage des drogues et de l'alcool créé au moyen d'une loi. Il y a tout simplement trop de différences entre les conditions d'exploitation dans les secteurs de transport par camion, par autocar, par rail, par mer et par air pour que l'on puisse appliquer à tous ces modes un régime identique ou uniforme. Par exemple, serait-il possible ou raisonnable d'appliquer les mêmes méthodes de dépistage aux équipages d'un navire (les représentants du secteur de la marine ont dit qu'il ne serait pas pratique d'effectuer des tests pour motifs raisonnables sur les navires en mer) à des conducteurs de camion sur la route et à des contrôleurs aériens dans leur tour?

Un excellent exemple de ce problème, que nous voulons traiter en détail, est la règle des huit heures. Dans la stratégie, on dit que le règlement interdira à tout employé titulaire d'un poste relié à la sécurité de consommer de l'alcool dans les huit heures précédant son entrée en service.

Les témoins du secteur ferroviaire s'opposent à ce que cette règle s'applique à eux. Ils rappellent la règle «G» de l'industrie ferroviaire qui interdit aux employés de consommer des boissons alcooliques avant et pendant le travail, et même d'en avoir en leur possession au travail sous peine d'être congédiés. Cette règle sera bientôt élargie pour inclure les stupéfiants dans le cadre de la mise à jour du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada qui devrait se

understood by all employees as is the concept of being subject to duty. The railway employee clearly understands what must be done to hold him or herself in readiness for duty, which of course, based upon railway schedules, can be anytime of the day or night, seven days a week. The marine industry also expressed concern about the practicality of the 8 hour rule and its application on board ship.

Under the circumstances we think the Minister must review the effectiveness and validity of the 8 hour rule and its application to various modes. We are particularly sympathetic to the arguments of the railway industry against the application of this proposed rule. Therefore, we recommend:

20. That in the preparation of the legislation and regulations it be recognized that, where necessary, it be modal specific; and

21. That the Minister of Transport review the effectiveness and validity of the 8 hour rule and its application to the various modes.

CONSULTATION

Some witnesses expressed deep concern regarding the integrity and validity of the consultative process between industry representatives and Transport Canada on the question of substance use and the development of the strategy. We are not prepared to engage in a debate about what did or did not occur during this process. However, what we want to emphasize is that there are a number of very complicated, difficult questions raised by this strategy. We have heard enough to appreciate that it is going to take a lot of hard work and study to produce legislation and regulations. In order for this to be successful and acceptable, the Minister will have to have the full cooperation, advice and expertise of the industry. This can only be accomplished through an open and continuing dialogue and consultative process with all the players. We cannot stress too forcefully the importance of the Minister ensuring this occurs. Therefore, we recommend:

22. That the Minister of Transport immediately establish a formal, dedicated, tripartite, consultative process composed of representatives of government, industry and labour to advise and participate in the preparation and drafting of legislation and regulations on substance use in the transportation industry.

THE AMERICAN DIMENSION

The U.S. Department of Transportation (U.S. DOT) has put in place regulations requiring pre-employment, post accident, periodic, reasonable cause and random mandatory drug testing for employees in safety-sensitive and security related functions. Moreover, the U.S. DOT is giving consideration to making regulations to provide for alcohol testing as well. The American government has indicated that these regulations will also apply to persons located outside

terminer cette année. Les témoins ont indiqué que la règle «G» fonctionne bien et qu'elle est bien connue et bien comprise de tous les employés qui savent aussi ce que veut dire «avant et pendant le travail». L'employé des chemins de fer sait pertinemment ce qu'il doit faire pour être prêt au cas où on le rappellerait au travail, ce qui, étant donné les horaires des chemins de fer, pourrait être n'importe quand, le jour ou la nuit, sept jours par semaine. L'industrie maritime se demande elle aussi si la règle des huit heures est applicable et comment la mettre en vigueur à bord des bateaux.

Étant donné les circonstances, nous croyons que le Ministre doit réexaminer l'efficacité et la validité de la règle des huit heures et son application aux divers modes de transport. Nous comprenons très bien les arguments invoqués par l'industrie ferroviaire contre l'application de cette règle. Par conséquent, nous recommandons :

20. Que dans l'élaboration de la loi et des règlements l'on tienne compte, au besoin, des circonstances particulières à chaque mode de transport.

21. Que le ministre des Transports réexamine l'efficacité et la validité de la règle des huit heures ainsi que son application aux divers modes de transport.

CONSULTATION

Certains témoins se sont dit très inquiets quant à l'intégrité et à la validité du processus de consultation entre les représentants de l'industrie et Transports Canada sur la question de la consommation d'alcool ou de drogues et sur l'élaboration de la stratégie. Nous n'avons pas l'intention de nous lancer dans un débat sur ce qui s'est peut-être passé pendant ce processus. Toutefois, nous tenons à souligner que cette stratégie soulève un certain nombre de questions très compliquées et difficiles. Nous en avons assez entendu pour comprendre qu'il faudra beaucoup d'efforts et d'études pour élaborer une loi et des règlements. Pour mener à bien cette tâche, le Ministre devra pouvoir compter sur l'entière collaboration, sur les conseils et sur les compétences de l'industrie. Or, il n'en sera assuré qu'au moyen d'un dialogue ouvert et permanent et d'un processus de consultation auquel prendraient part tous les intervenants. Nous ne dirons jamais assez qu'il est important que le Ministre veille à ce que cela se produise. Par conséquent, nous recommandons :

22. Que le ministre des Transports établisse immédiatement un processus consultatif officiel, spécialisé et tripartite auquel prendraient part des représentants du gouvernement, de l'industrie et du monde du travail et qui viserait à donner des conseils au moment de l'élaboration et de la rédaction de la loi et des règlements sur la consommation d'alcool et de drogues dans l'industrie des transports et à participer à cette élaboration et à cette rédaction.

LA DIMENSION AMÉRICAINE

Le département américain des Transports a mis en place un régime de réglementation qui exige que les employés occupant des postes liés à la sécurité subissent des tests de dépistage de drogues avant d'être embauchés, après un accident, à intervalles réguliers, pour des motifs raisonnables et au hasard. En outre, il envisage la possibilité d'adopter des règlements prévoyant le dépistage de l'alcool. Le gouvernement américain a indiqué que ces règlements

the United States no later than 2 January 1992 and there have been discussions with Canadian authorities regarding their application to our transportation industry. This would mean for example, that all safety/security-sensitive workers who perform work for U.S. airlines in Canada, would be subject to testing. The same would be the case for Canadian crews whose ships enter U.S. ports and the thousands of Canadian truckers who enter the United States every week. Testing has been going on for at least two years in the various modes and several legal challenges have been turned aside by the U.S. Supreme Court. There is no doubt that several more will be forthcoming.

Several witnesses stated categorically that they believed the reason for the Canadian strategy at this time, is because of the American threat of the extraterritorial application of their drug testing regime to Canada. Some saw it as nothing more than an attempt to appease the Americans and harmonize the two regimes. While they recognized that because we share the longest common border in the world and the United States is our largest trading partner this puts us in a more difficult position than other countries, they firmly believed that the substance use situation is different in our country and for that reason we should have a "Made in Canada" strategy. We agree, and believe that the Canadian strategy should reflect the Canadian reality.

Clearly from the evidence and our review of it, we can only conclude that we do not have a drug and alcohol problem in the transportation industry of the apparent magnitude and seriousness in the United States. Certainly, whatever the extent of our problem, we do not feel it warrants the introduction of random mandatory testing which is really the major point where we part company with the American regime. Under the circumstances, we think it unreasonable and unnecessary for the United States to insist upon an identical regime. We feel that Canada can develop an acceptable reciprocal strategy without having to duplicate the American system by negotiating bilateral agreements on a mode by mode basis. Therefore, we recommend:

23. That the legislation and regulations provide for a "Made in Canada" drug and alcohol testing program for transportation employees in safety-sensitive positions; and

24. That the Government of Canada negotiate with the United States, reciprocal bilateral agreements, mode by mode, based upon a "Made in Canada" regime.

CONCLUSION

When the Minister of Transport announced the strategy he said that the transportation system is safe. He pointed out that the aim of the strategy was to contribute to the maintenance and enhancement of the safety of the system

s'appliqueront également aux personnes habitant à l'extérieur des États-Unis au plus tard le 2 janvier 1992 et il a discuté de leur application à l'industrie des transports du Canada avec des responsables canadiens. Cela voudrait dire, par exemple, que toutes les personnes qui occupent des postes liés à la sécurité et qui effectuent au Canada des travaux pour des lignes aériennes américaines seront soumises aux tests de dépistage. La même chose s'appliquerait aux équipages canadiens dont les navires entrent dans les ports américains ainsi qu'aux milliers de camionneurs canadiens qui franchissent la frontière américaine chaque semaine. Ces tests existent depuis au moins deux ans dans divers modes de transport et plusieurs contestations judiciaires ont été rejetées par la Cour suprême des États-Unis. Il ne fait aucun doute qu'il y aura encore beaucoup de contestations de ce genre.

Plusieurs témoins ont affirmé de façon très catégorique qu'ils croient que le Canada a mis au point cette stratégie parce que les Américains menaient d'appliquer leur régime de dépistage des drogues au Canada. Pour certains, il s'agit de faire plaisir aux Américains et d'harmoniser les deux régimes, rien de plus. Bien qu'ils reconnaissent que le fait que nous partagions la plus longue frontière commune au monde et que les États-Unis soient notre principal partenaire commercial nous place dans une situation plus délicate que d'autres pays, ils croient fermement que la consommation de drogues et d'alcool au Canada est différente et que nous devrions par conséquent adopter une stratégie typiquement canadienne. Nous sommes d'accord et nous croyons que la stratégie canadienne devrait refléter la réalité canadienne.

Les témoignages et notre étude de ces témoignages nous montrent clairement que la consommation de drogues et d'alcool dans l'industrie des transports du Canada n'est pas aussi répandue, ni ne présente un problème aussi grave qu'aux États-Unis. Quoi qu'il en soit, peu importe l'étendue de notre problème, nous ne croyons pas qu'il faille effectuer des tests obligatoires sans préavis; c'est surtout sur ce point que nous nous éloignons du régime américain. Étant donné les circonstances, nous croyons qu'il n'est ni raisonnable ni nécessaire que les États-Unis insistent pour que nous adoptions un régime identique au leur. Nous sommes d'avis que le Canada peut élaborer une stratégie réciproque acceptable, sans copier le système américain, en négociant des ententes bilatérales pour chaque mode de transport. Par conséquent, nous recommandons

23. Que la loi et les règlements prévoient un programme de dépistage des drogues et de l'alcool typiquement canadien à l'intention des employés du secteur des transports occupant des postes liés à la sécurité.

24. Que le gouvernement du Canada négocie avec les États-Unis des ententes bilatérales réciproques pour chaque mode de transport en se fondant sur un régime typiquement canadien.

CONCLUSION

Lorsque le ministre des Transports a annoncé la stratégie, il a dit que le système des transports était sécuritaire. Il a indiqué que la stratégie vise à maintenir et à accroître la sécurité des transports et à assurer qu'elle ne

and ensure that it is not compromised in the future. This too has been the Committee's overriding priority throughout our review of the strategy. It underpins everything we have said about education, rehabilitation and drug and alcohol testing. We have called for the establishment and improvement of comprehensive and effective education and rehabilitation programs and have endorsed pre-employment, periodic, post accident and "for cause" testing. This, in conjunction with the obvious pride and professionalism of employees in safety-sensitive positions coupled with peer-pressure and self-policing are all that is required. We did not endorse random mandatory testing because we did not believe that it was necessary to ensure a safe transportation system and, based upon the evidence, is clearly an unjustified invasion of personal freedom, dignity and privacy.

Under the circumstances, we believe that this approach can produce a program which surely will satisfy the United States. Certainly, we do not believe that random mandatory testing should be included in a Canadian strategy simply to appease the United States.

sera pas compromise un jour. C'est également ce que le Comité s'est fixé comme priorité absolue pendant son étude de la stratégie. Tout ce que nous avons dit sur l'éducation, les programmes d'aide aux employés et les tests de dépistage des drogues et de l'alcool repose sur des considérations de sécurité. Nous avons demandé que soient créés et améliorés des programmes complets et efficaces d'éducation et d'aide aux employés et nous avons approuvé les tests de dépistage avant l'embauche, à intervalles périodiques, après un accident et pour des motifs raisonnables. Ces mesures, renforcées par la fierté et le professionnalisme évidents des employés occupant des postes liés à la sécurité et par les pressions exercées par les pairs et l'autoréglementation, suffiront largement. Nous n'étions pas d'accord pour que des tests de dépistage obligatoires soient effectués au hasard parce que nous ne les jugions pas nécessaires pour assurer la sécurité du système de transport et, d'après les témoignages reçus, il s'agirait là d'un affront injustifié à la liberté individuelle, à la dignité et à la vie privée.

Dans ces circonstances, nous sommes persuadés que l'approche que nous préconisons permettra au Canada d'établir un programme que les Américains jugeront satisfaisant. Nous ne croyons absolument pas que les tests de dépistage obligatoires effectués au hasard devraient être inclus dans une stratégie canadienne uniquement pour faire plaisir aux États-Unis.

EXECUTIVE SUMMARY

In March of this year the Minister announced a strategy on substance use by transportation workers in safety-sensitive positions which proposed the establishment and improvement of dedicated education and rehabilitation programs and pre-employment, periodic, post accident, "for cause" and random mandatory drug and alcohol testing to prevent substance use in the transportation industry. In its review of this strategy, the committee called for the implementation of all forms of drug and alcohol testing except random mandatory testing. In addition, the Committee called for a "Made in Canada" strategy, rather than a duplication of the U.S. system, that it be modal-specific in application, and that a formal consultative process be established between Transport Canada and the transportation industry to ensure that the legislation and regulations reflect fairly and accurately the views and concerns of all those who will be involved in making this strategy work effectively. The following are the Committee's recommendations:

1. That the highest priority for both the Government and the transportation industry should be the commitment of the necessary resources to the development, enhancement and dissemination of comprehensive and effective educational programs regarding substance use.
2. That, in those cases where a voluntary approach is not successful, the Minister of Transport have the power to make regulations respecting the establishment of, and standards for, educational programs directed towards the prevention of substance use in safety-sensitive positions in the workplace.
3. That Transport Canada establish a special program which would provide for and encourage small employers and associations to develop programs through the provision of professional advice and guidance.
4. That, in the absence of the voluntary establishment of jointly administered Employment Assistance Programs (EAP's) the Minister of Transport make provision in the legislation, similar to that in the Railway Safety Act, for regulations respecting the establishment of, and standards for, such programs.
5. That Transport Canada establish a dedicated program to encourage small operators and associations to create, in cooperation with employees, effective and accessible EAP's through professional advice and guidance.
6. That there be provision in the legislation for alcohol and drug testing of individuals in safety-sensitive positions after an accident.
7. That the Minister of Transport give consideration to the involvement of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board in this type of testing.

RÉSUMÉ

En mars 1990, le Ministre annonçait une stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes liés à la sécurité dans le secteur des transports, laquelle proposait la création et l'amélioration de programmes spécialisés d'éducation et d'aide aux employés et des tests obligatoires de dépistage des drogues et de l'alcool effectués avant l'embauche, à intervalles réguliers, après un accident, pour des motifs raisonnables et au hasard afin de décourager la consommation de drogues et d'alcool dans le secteur des transports. Dans le cadre de son étude de cette stratégie, le Comité s'est prononcé sur la mise en oeuvre de tous les genres de tests de dépistage des drogues et de l'alcool, sauf les tests obligatoires effectués au hasard. En outre, le Comité a demandé que soit élaborée une stratégie typiquement canadienne plutôt qu'une copie du système américain, que celle-ci tienne compte des conditions propres à chaque mode de transport et qu'un processus officiel de consultation entre Transports Canada et le secteur des transports soit mis en place afin d'assurer que la loi et les règlements reflètent de façon juste et exacte les opinions et les préoccupations de tous ceux qui participeront à l'application de cette stratégie. Le Comité a fait les recommandations suivantes :

1. Que la priorité absolue du gouvernement et de l'industrie des transports soit d'engager les ressources nécessaires à l'élaboration, à l'amélioration et à la mise en oeuvre de programmes d'éducation complets et efficaces sur la consommation de l'alcool et des drogues.
2. Que, si l'approche de la participation volontaire ne suffit pas, et seulement en dernier ressort, le ministre des Transports ait le pouvoir de prendre des règlements pour faire établir, au travail et conformément à des normes, des programmes d'éducation visant à prévenir la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes liés à la sécurité.
3. Que Transports Canada mette en oeuvre un programme spécial pour encourager les petits employeurs et les petites associations à élaborer des programmes, en leur assurant l'aide et les conseils de professionnels.
4. Que, si aucun programme conjoint d'aide aux employés (PAE) n'est mis en oeuvre volontairement, le Ministre prévoient dans la loi, comme c'est le cas dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, que des règlements pourront être pris pour faire établir des programmes conformément à des normes.
5. Que Transports Canada mette en oeuvre un programme spécialisé pour encourager les petits exploitants et les petites associations à élaborer, en collaboration avec les employés, des PAE efficaces et accessibles, en leur fournissant l'aide et les conseils de professionnels de même qu'un appui financier.
6. Que soient incluses dans la loi les dispositions nécessaires pour exiger qu'après un accident, les titulaires de postes liés à la sécurité se soumettent à un test de dépistage de l'alcool et des drogues.
7. Que le ministre des Transports envisage la possibilité de faire appel au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports pour faire effectuer ce type de test.

8. That, in the preparation of the legislation, the Minister of Transport give consideration to the inclusion of post incident testing in certain well-defined circumstances in each mode.
9. That provision be made in the legislation for periodic alcohol and drug testing at the time of regular medical examinations of employees in safety-sensitive positions.
10. That the Minister of Transport make every effort to ensure uniformity and harmonization of the regulation of periodic medical examinations for all modes.
11. That there be provision in the legislation for drug and alcohol testing of job applicants for safety-sensitive positions.
12. That there be provision in the legislation for the testing of employees in safety-sensitive positions in the workplace for just cause and that it include measures to ensure against harassment and abuse through the provision of standards or criteria for the application of the test and the protection of the "positive test employee."
13. That the Minister of Transport through regulation require employers to establish substance use identification programs and extend them to all employees.
14. That random mandatory drug and alcohol testing not be included in any legislation or regulation providing for drug and alcohol testing of employees in safety-sensitive positions.
15. That there be provision in the legislation and regulations for a drug and alcohol testing program which is independent, reliable, discreet, confidential, private, and ethical.
16. That, after approval in principle by the House of Commons of legislation establishing a drug testing regime for safety-sensitive positions it be referred to the Standing Committee on Transport and that it be accompanied by the draft regulations dealing with all aspects of this regime.
17. That the Minister of Transport ensure that in the preparation of legislation and regulations there is full consultation and cooperation among Transport Canada, management and labour from each mode regarding the definition and classification of safety-sensitive positions.
18. That any designation of safety-sensitive positions should include not only supervisory but also senior management personnel.
19. That the Minister of Transport take into consideration, in the development and application of the legislation, the possible need to provide financial assistance for its implementation.
20. That in the preparation of the legislation and regulations it be recognized that, where necessary, it be modal specific.
8. Que le ministre des Transports envisage d'inclure dans la loi pertinente l'application de tests de dépistage postérieurs à l'incident dans certaines situations bien définies, et ce, pour chaque mode de transport.
9. Que soient incluses dans la loi des dispositions concernant l'exécution de tests périodiques de dépistage de la consommation d'alcool et de drogues, dans le cadre des examens médicaux habituels auxquels se soumettent les employés titulaires de postes liés à la sécurité.
10. Que le ministre des Transports s'emploie à uniformiser et à harmoniser le plus possible la réglementation des examens médicaux périodiques exigés dans tous les secteurs du transport.
11. Que soient incluses dans la loi des dispositions concernant les tests de dépistage de la consommation de drogues et d'alcool auxquels devraient se soumettre les personnes qui postulent un emploi lié à la sécurité.
12. Que soient incluses dans la loi des dispositions concernant les tests de dépistage qui seraient effectués pour des raisons valables, en milieu de travail, auprès des employés titulaires de postes liés à la sécurité et qu'elles comprennent des mesures de prévention du harcèlement et des mauvais traitements et de protection de l'employé dont les résultats sont positifs.
13. Que le ministre des Transports oblige, par l'entremise de règlements, les employeurs à mettre sur pied des programmes permettant de reconnaître les problèmes d'alcool et de drogues et à étendre ces programmes à l'ensemble des employés.
14. Qu'aucun règlement ou loi ne prévoit des dispositions concernant les tests obligatoires effectués au hasard pour dépister la consommation de drogues et d'alcool chez les employés titulaires de postes liés à la sécurité.
15. Que soient incluses dans la loi et le règlement des dispositions concernant la mise en œuvre d'un programme de dépistage de la consommation de drogues et d'alcool qui soit indépendant, fiable, discret, confidentiel, respectueux de la vie privée et conforme à certaines normes morales.
16. Qu'une fois approuvée en principe par la Chambre des communes, une loi établissant un système de dépistage des drogues pour les postes liés à la sécurité, cette loi soit renvoyée au Comité permanent des Transports et qu'elle soit jointe au projet de règlements traitant de tous les aspects du système.
17. Que le ministre des Transports veuille à ce que Transports Canada, la direction et les travailleurs de chaque mode de transport se consultent et collaborent pleinement aux fins de la définition et de la classification des postes liés à la sécurité en vue de l'élaboration de la loi et des règlements.
18. Que toute désignation de postes liés à la sécurité comprenne non seulement les postes de surveillance mais également les postes de la haute direction.
19. Que le ministre des Transports tienne compte, au moment de l'élaboration et de l'application de la loi, du fait qu'il sera peut-être nécessaire de fournir un appui financier pour sa mise en œuvre.
20. Que dans l'élaboration de la loi et des règlements l'on tienne compte, au besoin, des circonstances particulières à chaque mode de transport.

21. That the Minister of Transport review the effectiveness and validity of the 8 hour rule and its application to the various modes.

22. That the Minister of Transport immediately establish a formal, dedicated, joint consultative process for the preparation and drafting of legislation and regulations on substance use in the transportation industry.

23. That the legislation and regulations provide for a "Made in Canada" drug and alcohol testing program for transportation employees in safety-sensitive positions.

24. That, the Government of Canada negotiate with the United States reciprocal bilateral agreements, mode by mode, based upon a "Made in Canada" regime.

REQUEST FOR A GOVERNMENT RESPONSE

Your Committee requests that the Government table a comprehensive response to this Report in accordance with the provisions of Standing Order 109.

21. Que le ministre des Transports réexamine l'efficacité et la validité de la règle des huit heures ainsi que son application aux divers modes de transport.

22. Que le ministre des Transports établisse immédiatement un processus consultatif officiel, spécialisé et tripartite auquel prendraient part des représentants du gouvernement, de l'industrie et du monde du travail et qui viserait à donner des conseils au moment de l'élaboration et de la rédaction de la loi et des règlements sur la consommation d'alcool et de drogues dans l'industrie des transports et à participer à cette élaboration et à cette rédaction.

23. Que la loi et les règlements prévoient un programme de dépistage des drogues et de l'alcool typiquement canadien à l'intention des employés du secteur des transports occupant des postes liés à la sécurité.

24. Que le gouvernement du Canada négocie avec les États-Unis des ententes bilatérales réciproques pour chaque mode de transport en se fondant sur un régime typiquement canadien.

DEMANDE D'UNE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Votre Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport conformément aux dispositions de l'article 109 du Règlement.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues nos. 35, 37 to 45 inclusive and 46, which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicules n^{os} 35, 37 à 45, et le fascicule 46 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

PATRICK NOWLAN,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 10, 1990
(59)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:33 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Maurice Dionne, Pat Nowlan, Larry Schneider, Brian Tobin.

Acting Members present: Girve Fretz for Len Gustafson, Lyle Kristiansen for Iain Angus, Peter McCreath for Harry Chadwick, Robert Nault for Stan Keyes and Guy St-Julien for Darryl Gray.

Other Members present: Ross Belsher and Greg Thompson.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From the U.S. Department of Transportation: Neil Eisner, Assistant General Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation". (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35*).

The witness made a statement and answered questions.

At 10:55 o'clock a.m., by unanimous consent, the Committee proceeded to sit *in camera*, with transcription and interpretation.

At 11:02 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, MAY 24, 1990
(60)

The Standing Committee on Transport met, *in camera*, at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Len Gustafson, Stan Keyes, Pat Nowlan, Larry Schneider, Brian Tobin.

Acting Members present: Lyle Kristiansen for Iain Angus, Peter McCreath for Denis Pronovost, Robert Nault for Maurice Dionne.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35*).

The Committee commenced consideration of a Draft Report.

At 12:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 10 MAI 1990
(59)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 33, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Maurice Dionne, Pat Nowlan, Larry Schneider, Brian Tobin.

Membres suppléants présents: Girve Fretz remplace Len Gustafson; Lyle Kristiansen remplace Iain Angus; Peter McCreath remplace Harry Chadwick; Robert Nault remplace Stan Keyes; Guy St-Julien remplace Darryl Gray.

Autres députés présents: Ross Belsher et Greg Thompson.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoin: Du U.S. Department of Transportation: Neil Eisner, conseiller général adjoint.

Conformément à son ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada» (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35*).

Le témoin fait un exposé et répond aux questions.

À 10 h 55, par consentement unanime, le Comité poursuit la séance à huis clos, avec transcription et interprétation.

À 11 h 02, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 24 MAI 1990
(60)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos aujourd'hui à 9 h 35, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Len Gustafson, Stan Keyes, Pat Nowlan, Larry Schneider, Brian Tobin.

Membres suppléants présents: Lyle Kristiansen remplace Iain Angus; Peter McCreath remplace Denis Pronovost; Robert Nault remplace Maurice Dionne.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Conformément à son ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada» (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35*).

Le Comité commence à étudier un projet de rapport.

À 12 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

TUESDAY, MAY 29, 1990

(61)

The Standing Committee on Transport met, *in camera*, at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Len Gustafson, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Larry Schneider.

Acting Members present: Robert Corbett for Darryl Gray, Felix Holtmann for Denis Pronovost, Lyle Kristiansen for Iain Angus, Robert Nault for Brian Tobin.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35*).

The Committee resumed consideration of a Draft Report.

At 11:30 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, JUNE 5, 1990

(62)

The Standing Committee on Transport met, *in camera*, at 9:34 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Maurice Dionne, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider, Brian Tobin.

Acting Members present: Felix Holtmann for Darryl Gray, Lyle Kristiansen for Iain Angus, Robert Nault for Joe Comuzzi.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 16, 1990, relating to the document entitled: "Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation." (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, March 27, 1990, Issue No. 35*).

The Committee resumed consideration of a Draft Report.

It was agreed,—That the Draft Report be concurred in.

It was agreed,—That pursuant to Standing Order 109, the Committee request a comprehensive response from the Government.

It was agreed,—That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes as may be necessary without changing the substance of the Draft Report to the House.

LE MARDI 29 MAI 1990

(61)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos aujourd'hui à 9 h 35, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Len Gustafson, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Larry Schneider.

Membres suppléants présents: Robert Corbett remplace Darryl Gray; Felix Holtman remplace Denis Pronovost; Lyle Kristiansen remplace Iain Angus; Robert Nault remplace Brian Tobin.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Conformément à son ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada» (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35*).

Le Comité reprend l'étude d'un projet de rapport.

À 11 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 5 JUIN 1990

(62)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos aujourd'hui à 9 h 34, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Maurice Dionne, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider et Brian Tobin.

Membres suppléants présents: Felix Holtman remplace Darryl Gray; Lyle Kristiansen remplace Iain Angus; Robert Nault remplace Joe Comuzzi.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Conformément à son ordre de renvoi du vendredi 16 mars 1990, le Comité reprend l'étude du document intitulé: «Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada» (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 27 mars 1990, fascicule n° 35*).

Le Comité reprend l'étude d'un projet de rapport.

Il est convenu,—Que le projet de rapport soit adopté.

Il est convenu,—Que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande une réponse globale au gouvernement.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à apporter au rapport des changements de forme (typographie, grammaire, orthographe) jugés nécessaires sans en altérer le fond.

Ordered,—That the Chairman present the Report to the House.

At 10:41 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

Clerk of the Committee

Il est ordonné,—Que le président présente le rapport à la Chambre.

À 10 h 41, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Bosc

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, May 10, 1990

• 0933

The Chairman: I call this meeting to order.

We have a quorum. I appreciate the co-operation of members. Our witnesses have come from the United States, so I appreciate your gathering pretty much on time.

I would like to welcome Mr. Neil Eisner, Assistant General Counsel, United States Department of Transportation. Mr. Eisner's brief, entitled "Drug Testing in the United States", has been circulated. He presented this brief before the Department of Justice on February 6, 1990. It is a very interesting brief.

Mr. Eisner has been before committees before and he can probably predict how we work, although we may surprise him a little. I recommend that members read the summary of the brief, perhaps even as he gives it.

Welcome to Canada. We are still here and we intend to stay here. We are glad you are south of the border, and we hope you stay south of the border except when you come up as witnesses. The general counsel who we thought might be here—is that your boss? Can I say it that way?

Mr. Neil Eisner (Assistant General Counsel, United States Department of Transportation): Yes.

The Chairman: She is involved in other things, but we do appreciate your co-operation in coming today. Take it away; let us have your thoughts.

Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): You can devise a new tax on drug testing.

The Chairman: I think the members will get to the point. If they do not, I have three questions to ask you that would shorten it even more.

Mr. Eisner: Mr. Chairman and members of the committee, it is a pleasure to be here today to talk to you about what we in the United States have done about what we see as a drug problem in the transportation industry. I want to stress at the outset that I am not here to advocate that you set up a similar program in Canada. I can, however, tell you why we believed it was necessary for us to do drug testing, what we did, how we did it, and what problems we confronted.

• 0935

I would like to start off by giving you a very brief overview of our program and then take questions from you. Let me start off by noting that as a result of what we saw as a drug problem, the U.S. Department of Transportation did two things. First, it decided to implement testing requirements for its own employees, and then also to require testing for the industries it regulates.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 10 mai 1990

Le président: La séance est ouverte.

Nous avons le quorum. Je remercie les membres du comité de leur coopération. Comme nos témoins viennent des États-Unis, j'apprécie que vous soyez venus à l'heure.

Je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Neil Eisner, conseiller général adjoint au département des Transports des États-Unis. Son mémoire qui s'intitule «Le dépistage des drogues aux États-Unis» vous a été distribué. M. Eisner a présenté ce mémoire devant le ministère de la Justice, le 6 février 1990. Il s'agit d'un document très intéressant.

M. Eisner a déjà comparu devant des comités et il sait sans doute comment nous travaillons, mais nous lui réservons peut-être quelques surprises. Je recommande aux membres du comité de lire le résumé de son mémoire, peut-être même pendant qu'il le présente.

Bienvenue au Canada. Nous sommes encore ici et nous avons l'intention d'y rester. Nous nous réjouissons de vous savoir au sud de la frontière et nous espérons que vous y resterez sauf pour venir témoigner. Le conseiller général qui devait venir—est-ce votre patron?

M. Neil Eisner (conseiller général adjoint, département des Transports des États-Unis): Oui.

Le président: Elle avait d'autres engagements, mais nous vous remercions d'avoir bien voulu venir aujourd'hui. Nous vous écoutons.

M. Tobin (député de Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte): Vous pourriez instaurer une nouvelle taxe sur le dépistage des drogues.

Le président: Je suppose que les membres du comité poseront des questions pertinentes. Dans le cas contraire, j'en ai trois à vous poser moi-même ce qui accélérera encore les choses.

M. Eisner: Monsieur le président et membres du comité, c'est avec plaisir que je viens vous parler aujourd'hui de ce que nous avons fait aux États-Unis pour remédier aux problèmes de la drogue dans le secteur des transports. Je tiens d'abord à préciser que je ne suis pas là pour vous recommander d'établir un programme semblable au Canada. Je peux toutefois vous dire pourquoi nous avons jugé nécessaire de procéder au dépistage des drogues, ce que nous avons fait, comment nous avons procédé et quels problèmes nous avons affrontés.

Je commencerai par vous donner un bref aperçu général de notre programme, après quoi je me ferai un plaisir de répondre à vos questions. Disons d'abord qu'après avoir constaté l'existence d'un problème sur le plan de la drogue, le département des Transports des États-Unis a fait deux choses. Premièrement, il a décidé de soumettre ses propres employés à des tests de dépistage et il a ensuite instauré ces tests dans les secteurs qu'il réglemente.

[Texte]

The internal program for our own employees started in September 1987 and covers approximately 32,500 people at more than 900 duty locations in the United States. Our industry programs started in December 1989 and covered aviation, railroads, motor carriers, maritime, pipelines, and mass transit. These rules cover approximately 4 million people in commercial transportation operations, with approximately 3 million being in our motor carrier industry.

Under both programs we require urine drug testing for persons who perform sensitive-safety or security-related functions. Our regulations require five kinds of testing. Pre-employment testing is required for an individual before he can be hired for or transferred to one of the covered positions. Periodic testing is required for individuals who are subject to federally mandated physicals but generally only until such time as random testing has been in place for one year. Post-accident testing is generally required for those employees whose actions could have contributed to an accident. Reasonable cause testing is used where an employer has reason to believe that an employee has used drugs. Finally, random testing is required of any individual whose name is randomly selected. We require that a number of tests equal to 50% of the covered employees be conducted annually after the program is phased in.

Since the primary objective of the Department of Transportation's drug testing requirements is to deter drug use rather than to catch users, the requirement for random testing is probably the most important test. After the United States Coast Guard instituted random testing in an already existing drug testing program where they had been finding approximately 10% usage, they found that usage dropped by 75%.

The rules require testing for five kinds of drugs: marijuana, cocaine, amphetamines, PCB, and opiates. The testing for these drugs is done under some very, very rigid procedures. The procedures are based on guidelines issued by our Department of Health and Human Services for the testing of federal employees. All testing must be performed by laboratories that are certified by the Department of Health and Human Services. We have strict rules with respect to the custody and control and the collection of the samples.

We require that all samples first undergo an initial screening test and, if they identify positive on the screening test, that they undergo a virtually error-free gas chromatography/mass spectrometry confirmatory test. Then any positive results must first be passed to a medical review officer who must discuss the results with the employee to find out if there is any legitimate explanation for the positive result. If a person tests positive—and those who refuse to be tested are treated as if they were positive—that person must immediately be removed from the sensitive-safety position or the security-related function.

[Traduction]

Le programme interne qui s'adresse à nos employés a débuté en septembre 1987. Il s'applique à environ 32,500 personnes qui travaillent à plus de 900 endroits répartis dans tous les États-Unis. Le programme qui s'adresse à l'industrie a commencé en septembre 1989 et s'applique à l'aviation, aux chemins de fer, au transport routier, au transport maritime, aux pipelines et au transport en commun. Ces règlements visent approximativement 4 millions de travailleurs de l'industrie du transport dont 3 millions environ dans le secteur du transport routier.

Ces deux programmes consistent à soumettre à des analyses d'urine les personnes qui remplissent des fonctions reliées à la sécurité dans le but de dépister l'usage de drogues. Nos règlements prévoient 5 types de dépistage. Le dépistage avant emploi doit être fait avant d'embaucher un employé ou de le muter à un poste visé par les règlements. Le dépistage périodique est requis pour les personnes qui doivent, en vertu des règlements fédéraux, se soumettre à un examen médical, mais il sera aboli lorsque le dépistage au hasard aura été en place depuis un an. On procède généralement au dépistage après accident dans les cas où les actes d'un employé ont pu contribuer à un accident. Le dépistage pour motifs raisonnables est effectué lorsqu'un employeur a des raisons de croire qu'un employé fait usage de drogues. Enfin, des employés sont choisis au hasard pour subir un test de dépistage à l'improviste. Une fois le programme instauré, le nombre de tests effectués chaque année doit correspondre à 50 p. 100 du nombre d'employés visés.

Étant donné que l'objectif premier du programme de dépistage des drogues du département des Transports est de dissuader les travailleurs de consommer de la drogue plutôt que de faire la chasse aux consommateurs de drogue, le dépistage au hasard est sans doute la plus importante de ces mesures. Lorsque la Garde côtière américaine a décidé d'ajouter le dépistage au hasard au programme déjà en place qui avait révélé un taux de consommation de 10 p. 100, on a constaté une baisse de 75 p. 100 de la consommation de drogue.

Les analyses à effectuer visent à déceler la présence de cinq types de drogue: la marijuana, la cocaïne, les amphétamines, la pencyclidine (PCP) et les dérivés de l'opium. Le dépistage de ces drogues s'effectue suivant des méthodes très strictes qui se fondent sur les lignes directrices publiées par notre département de la Santé pour le dépistage chez les employés fédéraux. Toutes les analyses doivent être faites par des laboratoires agréés par le département. Nous avons des règles très strictes qui régissent la garde, le contrôle et la collecte des échantillons.

On procède d'abord à un examen sommaire de tous les échantillons et ceux qui se révèlent positifs sont ensuite soumis à un test de confirmation, la chromatographie gazeuse ou spectrométrie de masse; cette analyse présente des risques d'erreur pratiquement inexistantes. Les résultats positifs sont ensuite communiqués à un médecin chargé de la révision, qui discutera avec l'employé pour déterminer s'il n'existe pas une raison légitime expliquant le résultat positif. En cas de test positif—et si une personne refuse de se soumettre au dépistage, on considère qu'elle a obtenu des résultats positifs—l'intéressé doit être immédiatement démis de ses fonctions reliées à la sécurité.

[Text]

The Department of Transportation encourages rehabilitation and provides an opportunity for it for its own employees, but we do not require it. An employee can be reinstated to his or her position only after they have successfully completed rehabilitation. After being reinstated they can be subject to extensive, unannounced follow-up testing for up to five years.

Our rules also require that information and training programs on drugs be provided to employees, with special training for supervisors who have the authority to require reasonable cause testing.

In developing our regulations we recognized the legitimate concerns about constitutional rights. We also recognized the concerns about the costs and the effectiveness of drug testing. However, we felt there was a serious problem that warranted strong action and that we had a statutory responsibility in our country to take action with respect to that problem. We believe our rules are fair to the employee, reasonable and flexible for the employer, and will be effective in reducing the severity of the problem.

Numerous lawsuits have been brought against us with respect to our regulations for the private industries as well as for employee-testing programs in the government. These cases are currently in various stages throughout our court system, but the decisions have generally been upholding all forms of testing in the United States.

• 0940

In conclusion, I would like to stress that if you decide that similar action is appropriate in Canada, we hope our experience can be helpful to you. The issues are complex. The rights to be protected are extremely important, and the lives to be saved are invaluable. We believe our programs are working well, but even now we are still fine-tuning them. I would be delighted to spend as much time as you wish answering your questions and I and other experts in the Department of Transportation will be glad to make ourselves available in the future if we can provide any assistance to you.

The Chairman: Mr. Eisner, you certainly set a great example for an executive summary of a most interesting, comprehensive brief. So without trying to interrupt the flow, I will start with questions, and then we will see how we go.

Mr. Nault (Kenora—Rainy River): I welcome Mr. Eisner and I echo the chairman's sentiments that we are glad to have you here.

I was looking at part of your brief and it says simply that when the U.S. Coast Guard added random testing to an already existing drug testing program it found that identified users decreased by 75%. I am having a little problem with that because if they are already identified, what were they still doing there? Why were they not already going through a program that would help them to deal with their problem? When you say they are identified users, somebody knows they have a problem.

[Translation]

Le département des Transports favorise la réadaptation et offre à ses employés une chance de se réadapter, mais il ne l'exige pas. Un employé ne peut être réintégré dans ses fonctions qu'après avoir suivi avec succès un programme de réadaptation. Après avoir repris son poste, il peut faire l'objet de tests de dépistage complets, sans préavis, pendant une période allant jusqu'à cinq ans.

Nos règlements exigent également que l'on fournisse aux employés des programmes d'information et de formation et que les cadres qui peuvent demander un dépistage pour des motifs jugés raisonnables reçoivent une formation spéciale.

Nous avons élaboré nos règlements en tenant compte des préoccupations légitimes du public à l'égard des droits constitutionnels. Les inquiétudes à l'égard du coût et de l'efficacité du dépistage des drogues ont également été prises en considération. Néanmoins, nous avons jugé que la gravité du problème justifiait des mesures énergiques et que la législation de notre pays nous conférait la responsabilité d'intervenir pour remédier à ce problème. Nous estimons que nos règlements sont équitables envers les employés, raisonnables et souples pour les employeurs et qu'ils permettront d'atténuer la gravité du problème.

De nombreuses actions en justice ont été intentées contre notre département à l'égard des règlements s'appliquant à l'industrie privée et des programmes de dépistage visant les employés du gouvernement. Ces causes sont actuellement devant les tribunaux, mais les jugements rendus jusqu'ici ont généralement confirmé la validité de toutes les formes de dépistage aux États-Unis.

Pour conclure, si vous décidez que des mesures semblables s'imposent au Canada, nous espérons que notre expérience vous sera utile. Il s'agit là de questions complexes. Les droits à protéger sont extrêmement importants et les vies à sauver extrêmement précieuses. Nos programmes fonctionnent bien, mais il nous reste encore des améliorations à leur apporter. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions et les autres experts du département des Transports et moi-même restons à votre disposition si nous pouvons vous être utiles, à l'avenir.

Le président: Monsieur Eisner, vous nous avez certainement présenté un excellent résumé d'un mémoire très intéressant et très complet. Par conséquent, nous allons passer aux questions et nous verrons ensuite.

M. Nault (Kenora—Rainy River): Monsieur Eisner, je me réjouis, moi aussi, de votre présence ici.

J'ai examiné une partie de votre mémoire où vous dites simplement que, lorsque la Garde côtière des États-Unis a ajouté le dépistage au hasard au programme de dépistage déjà en place, elle a constaté que le nombre de consommateurs de drogues identifiés avait diminué de 75 p. 100. Je ne comprends pas très bien, car si ces personnes étaient déjà identifiées, pourquoi étaient-elles encore là? Pourquoi ne participaient-elles pas déjà à un programme de désintoxication? Lorsque vous parlez de consommateurs identifiés, tout le monde sait qu'ils consomment de la drogue.

[Texte]

Mr. Eisner: The Coast Guard had been testing the uniformed personnel for, I believe, three or four years. They had been using pre-enlistment, scheduled physical examination testing, reasonable cause and post-accident. They had regularly been identifying 10% of their population through these tests. Some of those people were removed from the service, some were given rehabilitation opportunities. But every year for three or four years they were getting a 10% positive rate. They felt this was too high. They instituted random testing, which should result in a greater population being identified because most of the other tests are scheduled—people know they are going to be tested—instead, once they instituted random testing, all of the test results started coming out at less than 3% positive. In other words, the tests resulted in a deterrence from usage, and they started identifying many fewer users.

Mr. Nault: Let us go to the deterrent aspect of that. For reasons of simplicity, let us assume that Americans have a larger problem than we have in Canada. That is what we have been hearing from all the witnesses so far, simply that—not all of them, to be fair, but the lion's share—

The Chairman: Most of them have been Canadians.

Mr. Nault: Most of them were Canadian, yes. What we are trying to find out simply is, have you found that when you instituted random testing there is a percentage you can tell us of, the improvement as it relates to the deterrence factor? What has the percentage of drop been throughout the system?

Mr. Eisner: Do you mean other than the Coast Guard data that I just gave you?

Mr. Nault: Yes, overall within your department.

Mr. Eisner: Our problem is that we had no hard data as a result of any kind of testing in these other programs before we instituted the full program. That is, we started with all five kinds of testing. We had no data base on usage before, other than general surveys. For example, one survey that had been done indicated that 12.5% of the transportation sector were using drugs, and I believe that was drugs used over the past month.

The only data we have at the current time, because our private industry testing has just begun, is testing of our own employees in the Department of Transportation. As I mentioned, we are testing over 30,000 people, primarily air traffic controllers, people like rail safety inspectors.

When we first started testing, the random testing was resulting in positives in the neighborhood of six-tenths of 1%. We do not know what it was before, but we do know that the number is now going down each year. The average for the first two and a half years of the program, including the initial phase when we were at six-tenths of 1%, is now down to approximately 4.5%.

There are other studies that have been done. For example, some companies in private industry have done random testing. They have found that usage has decreased in their programs once they added random testing.

[Traduction]

M. Eisner: La Garde côtière a soumis à un dépistage le personnel en uniforme pendant trois ou quatre ans, je crois. Elle avait procédé à des tests de dépistage avant enrôlement, à l'occasion des visites médicales courantes, pour motifs raisonnables et après accident. Ces tests lui avaient permis de constater que 10 p. 100 du personnel consommait de la drogue. Certaines de ces personnes ont été démisées de leurs fonctions et d'autres ont eu la possibilité de se désintoxiquer. Mais pendant trois ou quatre ans, la Garde côtière a obtenu chaque année 10 p. 100 de tests positifs. Elle a estimé que ce taux était trop élevé. Elle a instauré le dépistage au hasard qui, en principe, permet d'exercer un meilleur contrôle étant donné que, pour tous les autres tests, les gens sont avertis d'avance; suite à la mise en vigueur de ce type de dépistage, on a constaté que les résultats positifs étaient inférieurs à 3 p. 100. Autrement dit, le dépistage a eu un effet dissuasif et a réduit le nombre de consommateurs de drogue.

M. Nault: Examinons l'aspect dissuasif des dépistages. Pour simplifier les choses, supposons que le problème soit plus sérieux aux États-Unis qu'au Canada. D'après tout ce que les témoins nous ont dit jusqu'ici—peut-être pas tous, mais la part du lion. . .

Le président: La plupart d'entre eux étaient Canadiens.

M. Nault: La plupart d'entre eux étaient Canadiens, en effet. Je voudrais simplement savoir si, lorsque vous avez institué le dépistage au hasard, vous pouviez attribuer un certain pourcentage d'amélioration au facteur de dissuasion? Dans quelle proportion la consommation a-t-elle baissé dans l'ensemble?

M. Eisner: À part les résultats que je viens de vous communiquer pour la Garde côtière?

M. Nault: Oui, pour l'ensemble de votre département.

M. Eisner: Malheureusement, nous n'avons aucune donnée précise sur les dépistages effectués avant l'instauration de notre programme. Autrement dit, nous avons commencé avec les cinq types de dépistage. Nous n'avons aucune donnée sur la consommation antérieure, à part les résultats des enquêtes générales. Par exemple, une enquête a révélé que 12,5 p. 100 des employés du secteur des transports avaient consommé de la drogue au cours du mois précédent, je crois.

Étant donné que le dépistage dans l'industrie privée vient juste de commencer, les seules données que nous possédons pour le moment se rapportent aux employés du département des Transports. Comme je l'ai dit, nous soumettons aux tests de dépistage environ 30,000 personnes, surtout des contrôleurs de la circulation aérienne ou encore les inspecteurs de la sécurité ferroviaire.

Au début, le dépistage au hasard a donné des résultats positifs de l'ordre de six dixièmes de 1 p. 100. Nous ignorons quelle était la situation avant, mais nous savons que le pourcentage diminue chaque année. La moyenne obtenue pour les trente premiers mois du programme, y compris la phase initiale, est tombée à environ 4,5 p. 100.

D'autres études ont été effectuées. Par exemple, certaines compagnies du secteur privé ont procédé à des tests de dépistage au hasard. Elles ont constaté que ces tests avaient eu pour effet de réduire la consommation de drogues.

[Text]

We also have seen reports from a number of different industries where, when they instituted different kinds of drug testing, not necessarily always random, they found a lot of other symptoms of drug use decreased. For example, absenteeism rates went down, claims for workers compensation went down, on-the-job types of accidents went down, all indications that the testing programs were decreasing the usage of drugs.

• 0945

Mr. Nault: My next question relates to the employee assistance program. Did you have comprehensive employee assistance program in place before you went to this extreme of mandatory random testing?

Mr. Eisner: Within the Department of Transportation we did provide some employee assistance. Within the industry the numbers vary, but I have some statistics that were put together by our Bureau of Labour Statistics. They surveyed industry in 1987, general industry surveys. They found that 31% of employees in the United States work for employers that have some form of employee assistance program. They found that 19.6% were subject to some form of drug testing, primarily pre-employment. They found that 42.5% were subject to some formal policy on drug use in the workplace. So there was some kind of assistance being given throughout the United States for a large percentage of companies.

Mr. Nault: The difference is plain: your employee assistance programs amount to roughly 31%, while ours are at 98%. This represents a real difference in the amount of education implemented, and to be frank to the witnesses, it is probably one of the reasons we have a lot lower rate. We do not seem to have the problem. I suggest that the main factor is education rather than deterrence. You implemented this program without any hard statistics, just on surveys that showed there was drug use. Did you try to differentiate between drug use and drug use on the job? Did you try to account for impairment? Actually, impairment is pretty difficult to ascertain.

I was part of a survey before I came to this place, and they asked me whether I used drugs or knew anyone who did. Well, of course. Every single person probably said yes. So the statistic was right out of sight—but it might have been the same three guys everybody was talking about. Could you tell me how much money you have spent in implementing this program, and how much money you have spent on EAPs? You will have to tell me as it relates to the \$32,000, because it would be unfair to try to figure it out for the whole United States. But I would like to know the difference between how much it has cost you for EAP versus the mandatory drug testing itself.

[Translation]

Plusieurs secteurs nous ont également appris qu'après l'instauration de divers types de dépistage des drogues, pas toujours au hasard, les autres symptômes de la consommation de drogue avaient diminué. Par exemple, le taux d'absentéisme avait baissé de même que le nombre de demandes d'indemnisation des accidents du travail ou le nombre d'accidents du travail, ce qui montrait que les programmes de dépistage réduisaient la consommation de drogues.

M. Nault: Ma question suivante concerne le programme d'aide aux employés. Aviez-vous déjà en place un programme d'aide aux employés avant d'instaurer un dépistage au hasard obligatoire, mesure tout de même un peu extrême?

M. Eisner: Le département des Transports offrait à ses employés diverses formes d'aide. Les chiffres varient d'un secteur à l'autre de l'industrie, mais j'ai ici quelques statistiques compilées par notre Bureau des statistiques de la Main-d'oeuvre. Une enquête réalisée en 1987 dans l'ensemble de l'industrie a révélé que 31 p. 100 de la main-d'oeuvre des États-Unis travaillait pour des employeurs qui offraient un programme quelconque d'aide aux employés. Selon les mêmes enquêtes, 19,6 p. 100 de ces travailleurs devaient se soumettre à des tests de dépistage de drogues, surtout avant embauche. D'autre part, 42,5 p. 100 d'entre eux étaient assujettis à une politique sur la consommation de drogues au travail. Par conséquent, une forte proportion d'entreprises offrent de l'aide à leurs employés, sous une forme ou sous une autre.

M. Nault: La différence saute aux yeux. Vos programmes d'aide aux employés couvrent environ 31 p. 100 de la main-d'oeuvre tandis que les nôtres en couvrent 98 p. 100. L'écart est considérable et c'est sans doute l'une des raisons pour lesquelles le taux de consommation de drogues est plus bas chez nous. Apparemment, nous n'avons pas le même problème. Le principal facteur est sans doute davantage l'éducation que la dissuasion. Vous avez instauré ce programme sans posséder de chiffres précis, simplement sur la foi des enquêtes révélant une consommation de drogues. Avez-vous essayé d'établir une distinction entre la consommation de drogues en général et la consommation de drogues au travail? Avez-vous tenu compte de l'affaiblissement des facultés? En fait, c'est une chose assez difficile à établir.

Avant d'arriver ici, j'ai participé à une enquête où l'on m'a demandé si j'avais consommé de la drogue ou si je connaissais quelqu'un qui l'avait fait. Évidemment, tout le monde pourra sans doute répondre oui à cette question. Les chiffres étaient là mais tout le monde parlait peut-être des trois mêmes personnes. Pourriez-vous me dire combien d'argent vous avez consacré à la mise en oeuvre de ce programme et combien vous avez dépensé pour les programmes d'aide aux employés? Pourriez-vous également me dire le montant que cela représente pour vos 32,000 employés étant donné qu'il serait difficile de l'établir pour l'ensemble des États-Unis. Mais je voudrais connaître la différence entre le coût des programmes d'aide aux employés et celui du dépistage obligatoire des drogues.

[Texte]

Mr. Eisner: You made a number of comments and asked a number of questions. Let me see if I can respond to each of them in terms of the concerns we have. Again, let me stress that we are in no way suggesting that your population may have the same problems or react in the same way as ours.

First of all, although only 31% of the companies had EAP programs, we found that the EAP programs and the other forms of testing such as pre-employment testing, post-accident testing, and reasonable-cause testing were not solving the problem. Indeed, many of our experts, as we have gotten more into the alcohol issue, have told us that there is a difference between alcohol and drugs. Not all agree on this, but they tell us that education will work very well with respect to alcohol use. And you can, through these kinds of programs, get people to stop using alcohol. But where people have crossed the line into illegal activity and are possessing and using drugs, education does not work as well. We have found that, despite the efforts we had, it was only after we imposed random testing that drug use came down in the United States. And there are a number of statistics that support this.

When we talk about EAP programs, we are talking about a whole range of things. We are talking about anything from providing information about the adverse effects of drug use to the other extreme of actually providing rehabilitation. I have some numbers on some analyses that we did. They will give you an idea of what rehabilitation would cost if we had required it. We looked at this as an option. We considered requiring industry to provide rehabilitation. I believe these numbers are just mandatory rehabilitation in the aviation industry.

We found that mandatory rehabilitation under which anyone who volunteers or who tests positive for the first time would be offered a chance for rehabilitation would add an extra \$270 million over 10 years if we were testing at a 50% rate. There are a lot of assumptions about how many people will undergo rehabilitation depending on how likely it is that they will be caught by a testing program—or to put it differently, we have found that if you do not have mandatory testing then a lot fewer people will go and get the rehabilitation.

We determined that over 10 years, without discounting—economists would usually discount these costs, but I do not have a discounted figure—in our six modes of transportation the cost of rehabilitation would exceed \$2 billion.

Again, it depends on how far you are going. An EAP that simply provides information on the adverse effects of drugs, provides some video tapes that are readily available, and provides hot-line numbers we do not think is very expensive at all. We are strongly encouraging it. We in the Department of Transportation have put together a lot of material and we are making it available to private industry so they can use it.

[Traduction]

M. Eisner: Vous avez fait plusieurs observations et posé un certain nombre de questions. Je vais essayer de répondre à chacune d'elles en fonction de nos préoccupations. Encore une fois, nous ne prétendons nullement que votre population ait les mêmes problèmes ou réagisse de la même façon que la nôtre.

Tout d'abord, même si 31 p. 100 seulement des entreprises avaient des programmes d'aide aux employés, nous avons constaté que ces programmes et les autres formes de dépistage telles que le dépistage avant embauche, après accident ou pour des motifs raisonnables ne suffisaient pas à régler le problème. En fait, lorsque nous nous sommes intéressés davantage au problème de l'alcool, un grand nombre de nos experts nous ont dit qu'il existait une différence entre l'alcool et la drogue. Tout le monde n'est pas d'accord sur cette question, mais ils nous ont dit que l'éducation donnerait d'excellents résultats pour l'alcool. Ce genre de programme permet d'amener les gens à cesser de consommer de l'alcool. Mais pour ceux qui enfreignent la loi en possédant et consommant des drogues, l'éducation ne marche pas aussi bien. Malgré tous nos efforts, c'est seulement après avoir instauré le dépistage obligatoire que la consommation de drogue a ralenti aux États-Unis. De nombreux chiffres le confirment.

Les programmes d'aide aux employés dont nous parlons comprennent toutes sortes de mesures. Il peut s'agir aussi bien de fournir de l'information sur les effets néfastes de la drogue que d'offrir des programmes de désintoxication. J'ai ici des chiffres à l'égard de certaines analyses que nous avons effectuées. Ils vous donneront une certaine idée de ce que la réadaptation coûterait si nous l'exigions. Nous avons envisagé cette option. Nous avons songé à exiger que l'industrie assure la réadaptation des employés. Les chiffres que je vais vous donner sur la réadaptation obligatoire ne s'appliquent qu'au secteur des transports aériens.

• 0950

On a estimé que si l'on faisait subir des tests à 50 p. 100 des employés visés, il en coûterait 270 millions de dollars de plus sur dix ans pour offrir des programmes de réadaptation aux personnes qui se seraient portées volontaires ou à ceux dont les tests étaient positifs pour la première fois. On pense que les tests de dépistage auraient pour effet d'inciter les utilisateurs de drogues à se réhabiliter. Autrement dit, nous avons découvert que sans ces tests, beaucoup moins de personnes sont prêtes à participer à des programmes de réadaptation.

On a estimé que pour les six modes de transport, le coût de la réadaptation dépasserait deux milliards de dollars sur dix ans. Je ne suis malheureusement pas en mesure de vous donner le coût de ces programmes par mode de transport comme pourrait le faire un économiste.

Tout dépend naturellement de la gamme des services offerts. Un programme d'aide aux employés qui se limiterait à renseigner ceux-ci sur les effets néfastes des drogues, de mettre à leur disposition des vidéos sur le sujet et d'offrir une ligne téléphonique de dépannage ne serait pas très coûteux. Nous incitons fortement les employeurs à mettre sur pied ce genre de programme. Le ministère des Transports a rassemblé beaucoup de matériel sur le sujet que nous mettons à la disposition de l'industrie privée.

[Text]

Again, I want to stress that we do not believe the educational programs alone will do it. We have found it not just with respect to drugs; we find it in the entire area of transportation safety. We try to educate people, for example, to use seat belts, but they do not use seat belts. We try to educate them to wear a helmet when they ride on a motorcycle; they do not wear a helmet.

The Chairman: To clarify before we get further, so far the program in the United States applies just to drugs, does it not?

Mr. Eisner: The program I outlined applies just to drugs. We do have a number of requirements that were already in effect with respect to alcohol. We have a proposed rule-making to do more with respect to alcohol.

The Chairman: I may come back to that.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, perhaps with the agreement of all witnesses we could try to finish the supplementary on particularly my colleague Ray's question—

The Chairman: Mr. Schneider may have a supplementary to you, and others. This witness is a very focused witness. I want focused questions.

Mr. Tobin: I find this a very interesting subject area, so I hope we could all be a little flexible with each other.

First of all, Mr. Eisner has given us some very interesting testimony, and I take to heart the comment he made that he is not here to suggest that what applies south of the border applies north of the border, that a drug testing program is necessarily in order for us, but here is his experience.

You said a couple of things that I find interesting. First of all, as my colleague has said, the rate in Canada—and we are trying to learn from your experience—is far less than half the rate in the United States, particularly because in Canada the analysis and the surveys we have done have included both drugs and alcohol. Alcohol is another huge factor. Your surveys seem to indicate a 10% substance abuse rate just on drugs, leaving out alcohol.

You said something I found rather startling, which was to suggest that perhaps an employee assistance program could be useful with respect to alcohol but not with respect to drugs. I do not know, quite honestly, any expert in the field of substance abuse who would suggest that alcohol addiction is easier to deal with than drug addiction or that people are more susceptible to good, intelligent information with respect to an addiction problem—that is the important word here—an abuse problem, with alcohol than with drugs. I would like you to comment on that if you could.

Mr. Eisner: Again, I acknowledge that there are disagreements, but some of the experts in the area have told us that you can take people who are using alcohol and there are certain things you can do with them.

Mr. Tobin: Using or abusing?

Mr. Eisner: In some cases it might be a fine line, but I would be referring essentially to an abuser, somebody who has a very serious problem.

[Translation]

Je tiens à insister sur le fait que les programmes de sensibilisation du public ne suffisent pas. Nous l'avons notamment constaté dans le domaine des transports. Nous essayons d'inciter les automobilistes à boucler leurs ceintures de sécurité, mais sans succès. Nous essayons d'inciter les amateurs de motos à porter un casque protecteur, sans succès également.

Le président: Avant d'aller plus loin, j'aimerais obtenir une précision. Le programme mis en oeuvre aux États-Unis ne s'applique qu'aux drogues, n'est-ce pas?

M. Eisner: Le programme que je viens de vous décrire ne s'applique en effet qu'aux drogues. Nous avons déjà pris certaines mesures pour lutter contre l'alcoolisme, et nous comptons accroître nos efforts en ce sens.

Le président: J'y reviendrai peut-être un peu plus tard.

M. Tobin: Monsieur le président, si personne n'y voit d'inconvénient, j'aimerais poser une question supplémentaire découlant de la question posée par Ray.

Le président: M. Schneider aura peut-être une question supplémentaire découlant de la vôtre, et ainsi de suite. Ce témoin connaît très bien son sujet, et je veux qu'on lui pose des questions pertinentes.

M. Tobin: Il s'agit d'un sujet très intéressant, et je crois qu'un peu de souplesse est de mise.

J'ai trouvé le témoignage de M. Eisner très intéressant, et je lui sais gré d'avoir fait remarquer que le Canada n'a pas nécessairement à adopter le programme de dépistage des drogues qu'on a cru bon d'instaurer aux États-Unis. Je comprends qu'il nous fait part de son expérience.

Vous avez fait certaines observations très intéressantes. Comme mon collègue l'a mentionné—et nous essayons de tirer profit de votre expérience—le pourcentage de ceux qui consommeraient des drogues et de l'alcool au Canada serait beaucoup moins que la moitié de ce qu'il est aux États-Unis. Nos chiffres valent pour la consommation de drogues et d'alcool alors que les vôtres ne tiennent pas compte de l'alcool. Le chiffre de 10 p. 100 que vous nous avez donné ne s'applique qu'aux drogues.

J'ai été surpris de vous entendre dire qu'un programme d'aide aux employés peut peut-être aider les alcooliques, mais pas les toxicomanes. Honnêtement, je ne pense pas qu'il y ait un seul spécialiste en la matière qui prétende qu'il soit plus facile de traiter les alcooliques et de leur faire prendre conscience de leur dépendance—et c'est sur ce mot qu'il faut insister. Pourriez-vous nous en dire plus long là-dessus?

M. Eisner: Je sais que les avis sont partagés. Mais certains spécialistes nous ont dit qu'il était plus facile de traiter les alcooliques.

M. Tobin: Les personnes qui consomment de l'alcool ou qui en abusent?

M. Eisner: La ligne de démarcation est parfois très floue, mais je songe essentiellement à ceux qui abusent de l'alcool, qui ont un problème grave.

[Texte]

One case I was told about is that they will take people and give them a certain amount of alcohol. The people will insist that they have no problem, that they can drive a car, for example. They will put them in a car in a controlled environment and videotape them and then show them the videotape of themselves driving the car, and these people say they see the problem. They find that it works. They stop drinking and driving.

What the experts tell me is that this will not necessarily work in the drug area. They are not saying it will not: an awful lot of people, when they realize the problems of use of marijuana or cocaine, will stop using it. But they say that many of these people are doing something illegal. The alcohol use is not illegal, but to begin with they know that using the drugs is illegal.

Mr. Tobin: I would suggest to you that if you factored in alcohol then you would probably find that the rate, if we were to compare the two countries in terms of substance abuse, is four or five or six times higher in the United States, because alcohol is a substantial part of any survey you do. If you have not done it to this point, then I understand and I agree with you when you say you have a problem. You do, especially once you factor in alcohol. We do not have a similar situation here, and I believe it is because of the predominance of the EAP programs in all of our sectors.

• 0955

Let me come back to another point, and I think this is crucial for us. It is another factor, putting aside the question of drug testing. Is there a problem? How do you deal with it?

You said you are not here to tell us that we ought to copy the U.S. experience of program. But you are the Assistant General Counsel for the U.S. Department of Transportation. You do have drug testing in the United States, and that is perfectly within the determination of the U.S. to say you need that and to deal with it in any way you see fit. We certainly would not tell you that you should not. But the United States wants nations whose transportation industries are doing business inside U.S. borders to bring in similar programs to that which has been designed in the U.S.

So on the one hand you are saying to us—and I am sure you are quite serious, Mr. Eisner—that you are not here to tell us we need a program like yours. But outside of looking at this question purely as a drug problem, what do we do in Canada with the drug problem; or is there a problem; and do we need to do something different from our heavy dependence on EAPs?

There is another factor hanging over this committee, and that factor is that we have been led to believe that if we want to continue having our truckers, our people who sail our ships, our people who fly our airplanes do business inside U.S. borders, the U.S. is looking to have Canada adopt similar drug-testing measures, be it random drug testing or other measures, for Canadian workers in safety-sensitive areas as is now the case in the United States.

[Traduction]

À titre d'exemple, ceux qui ont consommé trop d'alcool pensent souvent qu'ils sont tout à fait en mesure de conduire leur voiture. On a filmé certaines personnes en état d'ébriété à qui on avait permis de conduire leur voiture sous surveillance. Après leur avoir montré le film en question, ces gens ont dit avoir pris conscience de leur problème. La méthode est apparemment efficace pour lutter contre la conduite en état d'ébriété.

Les spécialistes nous disent que la même méthode n'est pas nécessairement efficace pour lutter contre les drogues. Ils ne nous ont pas dit qu'elle échouerait à tout coup car un grand nombre de ceux qui consomment de la marijuana ou de la cocaïne mettent fin à leur habitude s'ils prennent conscience de ses effets néfastes. Le problème qui se pose, c'est que ceux qui consomment des drogues commettent déjà un acte illégal, ce qui n'est pas le cas avec l'alcool.

M. Tobin: Je pense que si vous teniez compte de la consommation d'alcool, vous constateriez que le problème est quatre, cinq ou six fois plus grave aux États-Unis qu'au Canada. Je conviens avec vous qu'un problème se pose aux États-Unis, en particulier si l'on tient compte de la consommation d'alcool. La situation n'est pas la même ici, et je pense que c'est parce que les programmes d'aide aux employés sont plus répandus.

J'aimerais maintenant aborder une question qui revêt pour nous une importance capitale, mais qui ne porte pas directement sur le dépistage des drogues. Le Canada devra naturellement s'attaquer au problème des drogues s'il s'avère qu'il existe.

Vous avez dit que les États-Unis ne prétendaient pas dire au Canada ce qu'il devait faire. Vous êtes tout de même le conseiller général adjoint du ministère des Transports des États-Unis. Votre pays était bien sûr tout à fait en droit d'adopter un programme de dépistage des drogues. Nous n'avons certainement pas l'intention de vous dicter votre conduite. Par ailleurs, les États-Unis s'attendent à ce que les employés des transporteurs étrangers qui traversent la frontière américaine soient soumis aux mêmes tests de dépistage que leurs homologues américains.

Vous nous dites donc, d'une part, monsieur Eisner—et je suis convaincu de votre sérieux—que les États-Unis n'ont pas l'intention de dire au Canada qu'il lui faut un programme semblable au leur. De toute façon, même si le problème existait au Canada, faudrait-il se demander s'il ne convient pas de s'y attaquer d'une autre façon compte tenu du fait que les programmes d'aide aux employés sont ici plus courants?

D'autre part, le comité doit tenir compte du fait qu'on nous a laissé entendre que les États-Unis s'attendent à ce que le Canada soumette à des tests de dépistage au hasard les camionneurs et les pilotes de navires et d'avions qui franchissent la frontière, notamment.

[Text]

Do you not think there is an inconsistency on the one hand to say, we do not want to suggest you have a drug problem and that you need our program, but on the other hand at the diplomatic level to have a push by the United States to have not only Canada but many other nations adopt a similar program if they want to operate in American air space or on American highways or in American ports? That is an important question, Mr. Chairman.

The Chairman: I know, and the witness can handle it, but he came here to tell about the American experience. He is Assistant General Counsel to the Department of Transport. He is not the Secretary of Transport; he is not the President of the United States. He is not the person defining policy.

But anyway, answer the question.

Mr. Eisner: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Tobin: Mr. Eisner, after all of that, if you need a reason to beg off, you can pick your choice, but I would prefer it if you would answer. I think it is an important question.

Mr. Eisner: Mr. Chairman, I do not need a reason to beg off.

Sir, over a period of about three years I participated in every meeting between the Canadian government and the United States government, except for one meeting that recently occurred this past March. The information you have been provided is incorrect. There is no inconsistency. We have never suggested that the Canadian government needs to or should adopt a program similar to ours. What we have said is that we are concerned about the safety of Americans. We are concerned about truck drivers, for example, who drive on our highways. We are concerned about mechanics who operate on our aircraft.

What we have said is that even in the United States we do not have hard data to show there is a safety problem with respect to drugs. We have had some accidents. What we have said is that we have—and the courts have confirmed this—the responsibility to ensure that the problem does not spread to the transport industry, even if it is not there yet.

What we have said to Canadians is that if your truck drivers are going to drive on American highways, we think they should be subject to the same requirements as American truck drivers. We think that if your mechanics are going to work on American aircraft they, too, should be subject to the same requirements. Let me stress that it is not just a safety issue, as I am sure you can appreciate, it becomes a competition issue.

Mr. Tobin: By requirement, do you mean drug testing or just that we ensure they are safe, whatever method we use?

Mr. Eisner: What we have said is that we think there should be the same level of assurance that they are drug free. We have never said that the only thing that would be acceptable is a program completely equal to ours. Even during the negotiations with the Canadians we have never suggested that they or their companies in Canada have to do the testing.

[Translation]

Les États-Unis ne font-ils pas preuve d'inconséquence, à votre avis, en nous disant que nous n'avons pas nécessairement à adopter leur programme de dépistage des drogues, alors que par la voie diplomatique ils pressent le Canada et d'autres pays de le faire s'ils ne veulent pas que l'espace aérien, les autoroutes et les ports américains leur soient interdits? Il s'agit d'une question importante, monsieur le président.

Le président: Je le sais, et le témoin est tout à fait en mesure d'y répondre. Je vous rappelle qu'il est cependant venu nous faire part de l'expérience américaine dans ce domaine. Il est conseiller général adjoint au ministère des Transports. Il n'est ni le secrétaire des Transports ni le président des États-Unis. Ce n'est pas lui qui établit les politiques.

Je vais cependant lui demander de répondre à votre question.

M. Eisner: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Tobin: Si vous voulez de vous abstenir, monsieur Eisner, citez la raison qui vous plaira, mais je préférerais cependant que vous essayiez de répondre à mon importante question.

M. Eisner: Je n'ai pas l'intention de me défilier, monsieur le président.

J'ai assisté au cours des trois dernières années à toutes les réunions tenues à ce sujet entre le gouvernement du Canada et celui des États-Unis, sauf à la réunion qui a eu lieu en mars dernier. Les renseignements qu'on vous a fournis sont inexacts. Il n'y a pas d'inconséquence. Nous n'avons jamais dit que le gouvernement canadien devait adopter un programme analogue au nôtre. Tout ce que nous avons dit, c'est que nous nous préoccupons de la sécurité des Américains. Nous voulons nous assurer que les camionneurs qui empruntent nos autoroutes, par exemple, et que les mécaniciens qui entretiennent nos aéronefs sont en possession de tous leurs moyens.

Nous ne disposons pas aux États-Unis de données très précises sur les problèmes de sécurité liés à la consommation de drogues. Certains accidents sont cependant survenus aux États-Unis. Nous avons la responsabilité—ce qu'ont confirmé les tribunaux—de veiller à ce que la sécurité des transports ne soit pas compromise même si ce n'est pas encore le cas.

Nous avons réclamé que les camionneurs canadiens qui empruntent les autoroutes américaines soient assujettis aux mêmes exigences que les camionneurs américains. Nous pensons qu'il devrait en être de même des mécaniciens canadiens qui assurent l'entretien d'avions américains. J'insiste sur le fait que ce n'est pas seulement la sécurité qui est en jeu, mais la compétitivité des secteurs visés.

M. Tobin: Faut-il comprendre que ces personnes doivent se prêter à des tests de dépistage ou pouvons-nous recourir à une autre méthode pour nous assurer qu'ils sont fiables?

M. Eisner: Tout ce que nous avons dit, c'est qu'on doit pouvoir nous assurer qu'elles ne consomment pas de drogue. Nous n'avons jamais réclamé un programme identique au nôtre. Au cours des négociations sur le sujet, nous n'avons jamais prétendu que les sociétés canadiennes devaient faire passer des tests de dépistage à leurs employés.

[Texte]

For example, one of the ideas we talked about is when Canadian truck drivers are in the United States, perhaps we, the United States, could do random testing of them. But could you, the Canadian government, assure us that if the individual tested positive appropriate action would be taken against the individual in Canada to ensure that he does not come into the United States to drive again unless he has been cleaned up? We never said Canadian companies would have to do testing. We never said the Canadian government would have to require any kind of testing. We said that you have to understand our safety concerns, our competition concerns. We do not want American airlines having mechanical work done in Canada because it is cheaper because you do not have the costs of a testing program.

• 1000

The Canadians have said, and we appreciate it, that we have to understand your problems with respect to your requiring or allowing any kind of testing to be done. We have to understand your concerns about the impact. It appears that you are requiring testing in Canada. That is why we delayed the rules for a year and agreed to delay them for still another year because we recognize your concerns. We want to talk to you, we want to negotiate, we want to work something out. We do not want to make you do anything you do not want to do or feel uncomfortable with.

Mr. Tobin: A crucial point. Mr. Chairman, as it turns out, Mr. Eisner is very much apprised of this matter, and I think we appreciated his answer. Given the radically different results in the surveys done in terms of substance abuse in the United States in the transportation sector, there have been a number of consistent survey results in Canada that include alcohol. The number still is at 4%. Is it possible for the Government of Canada to demonstrate both by way of the survey results and by way of the very substantial investment by both companies and governments, in particular companies and unions, that EAP programs appear to be working? Is it possible for us to demonstrate outside of the ambit of drug testing that we have an equally or more effective program, based on the survey results, to ensure that we do not have an unacceptable level of substance abuse in safety-sensitive areas of the transportation sector?

In other words, we can demonstrate vigilance, a determined program and follow-up accountability, but we do not have to go the drug-testing route to satisfy the concerns of our good friends. You have a right to be concerned about what kind of people are driving your highways or plying your ports.

Mr. Eisner: That decision would have to be made in the end, as the chairman pointed out, by the Secretary of Transportation and perhaps the Secretary of State. We have had very good negotiations with the Canadians. You have been very helpful and very co-operative and I am confident we can work out mutually acceptable solutions to this problem.

[Traduction]

Nous avons cependant discuté de la possibilité que les camionneurs canadiens empruntant les routes américaines soient soumis à des tests au hasard aux États-Unis. Le gouvernement canadien prendrait-il cependant des mesures pour nous assurer qu'aucune personne dont le test aurait été positif ne reviendra conduire sur les routes américaines avant d'avoir cessé de consommer des drogues? Nous n'avons jamais dit que les sociétés canadiennes devaient soumettre leurs employés à des tests de dépistage. Nous n'avons jamais demandé que le gouvernement canadien les y contraignent. Nous avons seulement réclamé qu'on tienne compte de nos préoccupations touchant la sécurité et la concurrence. Nous ne voudrions pas que des sociétés aériennes américaines fassent faire leurs travaux d'entretien au Canada parce que les sociétés canadiennes seraient en mesure de leur faire un meilleur prix, n'ayant pas de frais de tests de dépistage.

Les Canadiens nous ont demandé de comprendre leurs inquiétudes quant au dépistage. Nous comprenons votre préoccupation quant au tollé que cela pourrait soulever. Le Canada semble avoir décidé de procéder à ces tests. Nous avons reporté nos règlements d'un an, et nous avons accepté de les reporter d'une année supplémentaire pour vous donner le temps de faire face à la situation. Nous souhaitons en arriver à une entente à l'issue de négociations. Nous ne voulons certainement pas vous contraindre à faire quoi que ce soit.

M. Tobin: C'est très important, monsieur le président. M. Eisner connaît très bien le sujet, et je le remercie de sa réponse. J'ai fait remarquer que les résultats des études menées aux États-Unis pour établir la fréquence d'utilisation des drogues dans le secteur des transports varient grandement alors qu'au Canada les résultats d'études semblables tenant compte de l'alcool aboutissent toutes au chiffre de 4 p. 100. Ce faible pourcentage et les investissements énormes consentis par les gouvernements, mais en particulier par les sociétés privées et les syndicats, pour mettre sur pied des programmes d'aide aux employés suffisent-ils pour vous convaincre que nous avons apparemment réglé le problème? Est-il possible de vous prouver, sans pour cela avoir recours au dépistage, que nous nous assurons que les employés du secteur des transports ne mettent pas en péril la sécurité du public?

Autrement dit, je crois qu'il est possible, en faisant preuve de vigilance et en prévoyant un suivi dans le cadre des programmes d'aide aux employés, que nous satisfassions nos voisins sans recours au dépistage des drogues. Vous êtes naturellement en droit de vous poser certaines questions au sujet de ceux qui empruntent vos autoroutes ou qui naviguent dans vos ports.

M. Eisner: Comme le président l'a souligné, c'est une décision qui reviendrait en dernier ressort au ministre des Transports, et peut être même au secrétaire d'État. Nos négociations avec le Canada ont été très fluctueuses. La collaboration a été très bonne entre nos deux pays, et je suis sûr que nous pourrions en arriver à une solution mutuellement acceptable.

[Text]

Let me stress something, however, at least with respect to our concerns in the United States. Even with a testing percentage of less than 1% within the Department of Transportation, this still means that at any one time there are controllers controlling traffic who have drugs in their system. If the same percentage is true, for example, with respect to pilots, considering the number of pilots who are flying at any one time, there will still be pilots flying in the air who have drugs in their system. I think I can speak for the secretary now and for the prior secretaries who have worked on this who feel that 3%, 4%, 5%, or 6% may sound low, but it still means there are people operating in the system.

Mr. Tobin: We all agree.

An hon. member: Even 1% is too high.

Mr. Eisner: The question is how far you go. What kind of strong action do you take? That is a very difficult decision.

Mr. Tobin: You can raise pilots in the lab environment and have zero percent. Orwell would be happy.

Mr. Schneider: My questioning follows the same line as Mr. Tobin's.

Given your answers, Mr. Eisner, I see perhaps some relief, but I still see this ominous cloud hanging over our heads inasmuch as there seems to be evidence of a United States threat: if you want to do business with us, you had better do business according to our rules. You said this is not necessarily so, but let us just take that a little further. What we are expecting to hear is that whoever makes this decision in the United States that says Canada's method of enforcement or acceptance of assurance is satisfactory...and because it is different from ours, our system is not infallible. As for the admission that another system to provide a check and balance in the area of which we are both concerned seems to work, I somehow cannot see this. We are expecting to hear from whoever is going to make this decision that "Canucks" do not do drugs, but "Yanks" do. I cannot see him coming out politically with that statement either.

• 1005

So I am somewhat relieved, but baffled at the same time as to how we can continue to do business in a way we think is appropriate for Canadians—of course, we all have the same goal—and yet have the United States agree to what may be deemed by others to be a lower standard. Can you comment on that, or was that a clear enough message?

Mr. Eisner: I am not sure I quite understand it. Are you saying, essentially, could the United States ever accept what in the United States would be perceived to be a lower requirement with respect to testing than we have—

Mr. Schneider: Yes. I see a political problem there.

Mr. Eisner: There could be political problems. We have already had some correspondence with our Congress about what we refer to as foreign repair stations, the repair stations in Canada or overseas that work on American aircraft, and

[Translation]

J'insisterai cependant sur le fait suivant: si les résultats positifs ne représentaient qu'un pour cent, cela signifierait quand même qu'il y a des contrôleurs aériens, par exemple, qui consomment des drogues. Si le même pourcentage valait pour les pilotes de lignes aériennes, cela signifierait également que certains d'entre eux sont aux commandes d'un avion avec des facultés affaiblies. Même si des taux de 3, 4, 5 ou 6 p. 100 peuvent sembler bas, je crois que le secrétaire actuel des Transports et les secrétaires qui l'ont précédé seraient d'accord avec moi pour dire que la sécurité du public sera menacée tant que la consommation de drogues ne sera pas totalement éliminée.

M. Tobin: Nous sommes tous d'accord là-dessus.

Une voix: Un pour cent c'est encore trop élevé.

M. Eisner: La question est de savoir jusqu'où on est prêt à aller. Quelles mesures énergiques faut-il prendre? C'est difficile à dire.

M. Tobin: On pourrait faire l'élevage des pilotes en laboratoire pour obtenir un pourcentage nul. Cela réjouirait sûrement Orwell.

M. Schneider: Ma question va dans le même sens que celle de M. Tobin.

Vous nous rassurez quelque peu, monsieur Eisner, mais la menace semble toujours planer, c'est-à-dire que si nous voulons continuer de faire affaires avec les États-Unis, nous devons nous plier à ses demandes. Poussons un peu plus loin. Nous nous attendons à ce que l'autorité compétente aux États-Unis accepte que la méthode utilisée par le Canada est valable même si elle n'est pas la même que la méthode américaine. Je ne m'attends pas vraiment à ce que cela se fasse, ni à ce qu'on nous dise que le problème ne se pose qu'aux États-Unis. C'est une affirmation qui me surprendrait de la part d'un homme politique.

Ce que vous avez dit me rassure donc un peu, mais je me demande quand même comment on acceptera aux États-Unis une méthode que certains considéreront inférieure à la méthode américaine—nous voulons bien sûr continuer à faire affaires avec les États-Unis. Qu'en pensez-vous? M'ai-je bien fait comprendre?

M. Eisner: Je ne suis pas sûr de vous avoir compris. Me demandez-vous si les États-Unis accepteraient une méthode qui serait considérée inférieure à la nôtre...

M. Schneider: Oui. Je pense que cela présente des risques politiques.

M. Eisner: En effet. Nous avons déjà discuté avec le Congrès de la question des postes d'entretien étrangers, comme nous les appelons, qu'ils soient au Canada ou ailleurs, car nous craignons que les postes d'entretien

[Texte]

whether we may be putting American repair stations at a competitive disadvantage. All I can say is that we have had a lot of discussions with Canadian representatives on this, as it is something where we will have to be very careful and assure ourselves that in the end we are not being unfair to American workers and that we are not being unfair to the American population with respect to safety.

Mr. Schneider: I can appreciate that, but as I look at Canadians' social programs that we expect them to pay for by way of the payroll, this should not necessarily be a major concern. Although I think random drug testing is a very expensive and, from what we have heard from other witnesses, not necessarily too accurate an attempt to control the problem, given that we have not even been able to define what the problem is, given the ambiguity of the question that you were asked, that is why we are still looking for the answer. I guess it is more of a statement with respect to the cost of this whole thing. It may or may not be costly. It may or may not be effective.

You say seat belts do not work in the United States. In the province I come from there are a lot of free-thinking individuals who feel the government should not have the right to force you to be belted into your car, and the matter of enforcement has caused some people to be upset with the law enforcement agencies. But at the same time, the usage of seat belts has risen substantially. Once people eat that first little bit of crow, they find that it is maybe not that bad an idea after all, and I include myself in that bunch.

I want to make reference to the rationale you were giving when you said there was some statistical information that showed that 10% of air traffic controllers, for instance, showed some exposure to substances that might impair their ability to do the job they were hired to do. Those are my own words, but essentially I think this is what you said. Then you related that to pilots as well. It refers to an earlier question that I have written down with respect to the differences in the area of transportation. The pilot system, as I understand it, is one whereby the pilots operate on a buddy basis, and in the air traffic control sector it is not so to the same degree, and you can carry it on down to trucking where it is different from shipping and railroading. Because of the variances in the whole transportation sector, do you not think a blanket policy is going too far in some areas and maybe not far enough in other areas?

Mr. Eisner: The argument has been made to us that certain segments of the transportation community are much less likely to use drugs than others and that we should have different standards for different segments. When we get data to indicate that this is true, we will consider making changes. For example, if we get data indicating that pilots are testing at a very, very low percentage and some other segment of the population is testing at an extremely high percentage, or that the testing results are different by locality, big cities versus small cities, we can go back in, modify the requirements and impose a lesser burden in certain areas and a higher burden in others. At the present time we do not have good enough data to indicate there is a real difference.

Mr. Schneider: Is your program in force now?

[Traduction]

américains soient défavorisés. Nous avons beaucoup discuté de cette question avec les représentants canadiens, et tout ce que je peux vous dire c'est qu'il nous faut nous assurer de ne pas causer de préjudice aux travailleurs américains et de ne pas compromettre la sécurité de la population américaine.

M. Schneider: J'en suis conscient, mais il ne faudrait pas oublier que les Canadiens financent leurs programmes sociaux au moyen de déductions à la source. Je sais que les tests de dépistage sont très coûteux et, d'après ce qu'on nous a dit, ils ne sont pas nécessairement exacts. Nous cherchons toujours la meilleure solution compte tenu du fait que nous n'avons pas encore pu déterminer la gravité du problème. Tout ce que je dis, c'est que ces tests comportent des coûts et que leur efficacité n'est pas prouvée.

Vous avez dit que les automobilistes américains n'affectionnent pas beaucoup les ceintures de sécurité. Dans ma province, bien des libres-penseurs estiment que le gouvernement n'a pas à les obliger à porter la ceinture de sécurité. Certains sont même très catégoriques là-dessus. Il n'en demeure pas moins que de plus en plus de gens s'en servent maintenant. Quand on leur force un peu la main, certaines personnes se rendent compte qu'il vaut parfois la peine de modifier ses habitudes, et je me compte parmi ceux-là.

Vous avez dit que 10 p. 100 des contrôleurs de la circulation aérienne, par exemple, consommeraient des drogues, et que ceux-là compromettraient leur efficacité au travail. Je ne vous cite pas textuellement, mais je pense que c'est essentiellement ce que vous avez dit. Vous avez ajouté que le même pourcentage valait pour les pilotes. J'aimerais vous poser une question au sujet des différences qui existent dans les différents modes de transport. Sauf erreur, les pilotes travaillent en équipe de deux. Ce n'est pas nécessairement le cas des contrôleurs aériens. La situation est totalement différente dans les transports routiers et ferroviaires. N'estimez-vous donc pas que la politique va trop loin dans certains cas, et pas assez dans d'autres?

M. Eisner: Certains ont fait valoir que l'utilisation des drogues risquait d'être beaucoup moins courante dans certains secteurs que dans d'autres, et qu'il faudrait peut-être établir nos normes en conséquence. Nous envisagerons de le faire lorsque cela sera confirmé par des statistiques. Ainsi, si les tests révèlent que très peu de pilotes consomment des drogues par rapport à d'autres groupes ou que les statistiques varient beaucoup d'une localité à l'autre ou que le problème est plus grave dans les grandes villes, nous pourrions toujours assouplir nos règles ou les resserrer selon le cas. Pour l'instant, nous n'avons pas de raison de le faire.

M. Schneider: Votre programme est-il déjà en vigueur?

[Text]

Mr. Eisner: The program with respect to our own employees went into effect in September 1987; the program with respect to private industry generally started in December 1989 with respect to large companies. Generally companies with fewer than 50 covered employees will start next December. There are a lot of variations in the date, so we do not have any real data coming in yet from private industry.

Mr. Schneider: So that is a precautionary measure. This big wide brush was used to solve the problem industry-wide and you will attempt to refine it as need be.

Mr. Eisner: Yes.

Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke): Mr. Eisner, you are assistant general counsel of the U.S. Department of Transportation. Is that right?

Mr. Eisner: That is correct.

Mr. Kristiansen: How long have you been with the department?

Mr. Eisner: I have been in my current position since 1978. Prior to that I was with one of the operating administrations. I have been with the government a little over 12 years.

Mr. Kristiansen: So you have extensive familiarity with the whole development of this—

Mr. Eisner: Yes.

Mr. Kristiansen: —and related programs. That did not just start in recent years.

• 1010

I appreciated your comment that you were not here to tell us what to do, but I think you have said you think our safety-sensitive transport employees should be required to meet the same standards as yours, in part for competitive reasons.

Mr. Eisner: No, pardon me if I was not clear enough, but I was trying to say that—

The Chairman: He did not say that.

Mr. Kristiansen: In the quotes I have written down, it says “they should be required”—

Mr. Eisner: We are not saying your transportation industry should be subject to a program similar to ours. What we stated is that if your employees are going to drive in the United States in their trucks, drive on the same roads, use the same truck stops, etc., or if they are going to work on our American aircraft, those kinds of situations, they should be subject to the same requirements to which American truck drivers or mechanics are subject.

Indeed, that is generally true in the transportation area. Your truck drivers must obey United States laws when they are driving in the United States. We must be assured and you similarly must be assured that our drivers meet comparable requirements. You would not allow us to have somebody come to drive in Canada who did not meet certain basic minimum requirements in terms of their ability to drive the truck safely.

[Translation]

M. Eisner: Dans le secteur public, le programme est en vigueur depuis septembre 1987. Dans le secteur privé, il est appliqué depuis décembre 1989 pour ce qui est des grandes sociétés. Les sociétés comptant moins de 50 employés s’y soumettront à partir de décembre prochain. Nous n’avons donc pas encore de données portant sur le secteur privé.

M. Schneider: Il s’agit donc d’une mesure de précaution. Ce programme s’applique sans distinction à tous les secteurs, et sera ensuite modifié au besoin.

M. Eisner: Oui.

M. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke): Monsieur Eisner, vous êtes conseiller général adjoint au ministère des Transports des États-Unis, n’est-ce pas?

M. Eisner: C’est juste.

M. Kristiansen: Depuis combien de temps travaillez-vous pour ce ministère?

M. Eisner: J’occupe mon poste actuel depuis 1978. Avant cela, je travaillais pour l’une des administrations d’exécution. Je suis à l’emploi du gouvernement depuis un peu plus de 12 ans.

M. Kristiansen: Vous connaissez donc très bien cette question...

M. Eisner: Oui.

M. Kristiansen: ...et les programmes mis en oeuvre dans ce domaine. Le dossier est à l’étude depuis plusieurs années.

J’ai noté avec plaisir votre commentaire précisant que vous n’étiez pas venu ici pour nous dire ce qu’il fallait faire, cependant je crois que vous avez également dit qu’à votre avis les employés du système de transport canadien occupant des postes liés à la sécurité devraient être soumis à des normes identiques à celles que vous avez établies, et ceci, en partie, pour tenir compte de la concurrence.

M. Eisner: Non, je m’excuse si ma déclaration n’était pas suffisamment claire, je voulais dire que...

Le président: Il n’a pas dit cela.

M. Kristiansen: Dans les notes que j’ai prises, je lis: «...ils devraient être soumis»...

M. Eisner: Nous ne disons pas que votre secteur des transports devrait être soumis à un programme similaire au nôtre. Ce que nous avons déclaré, c’est que si vos camionneurs vont conduire leurs camions aux États-Unis, utilisant les routes américaines, les stations-services américaines, etc, ou s’ils travaillent sur un aéronef américain, ils devraient respecter, dans ce genre de situation, les mêmes exigences que celles qui sont imposées aux camionneurs et aux mécaniciens américains.

Cela s’applique d’ailleurs, d’une manière générale, à tout le secteur des transports. Vos camionneurs doivent respecter les lois américaines quand ils conduisent aux États-Unis. Nous devons avoir cette assurance, comme vous devez vous-même avoir l’assurance que nos camionneurs respectent des règles comparables. Vous n’accepteriez pas que des camionneurs viennent au Canada et ne répondent pas à certaines exigences fondamentales concernant leur aptitude à bien conduire leur véhicule.

[Texte]

Mr. Kristiansen: In other words, if we do not test our citizens who enter your territory, you will. That is what you said.

Mr. Eisner: No, that is not what we are saying. Pardon me again, but we are saying that we must be assured that your people are as free from drugs as our people are. It may not necessarily require testing. We wrote the rule to require that, but we have delayed its implementation to give us a period of time to negotiate with representatives of the Canadian government to see if there are acceptable alternatives with which we can both live.

The Chairman: In other words, it is up to us how we go about giving the assurance that our drivers and pilots are drug free, substance free.

Mr. Eisner: Yes, and I understand that is similar to the way we deal in many other areas. We may feel that certain minimum training requirements are necessary. You say you are not doing exactly the same thing as we are, but that you think you are achieving a comparable level of safety. We both look at each others' systems and we say, fine.

Mr. Kristiansen: All right. In the wording of the submission that came to us in writing, which is based on your contribution to the Second Annual Conference on Human Rights and the Charter, February 6, 1990—and the pages are not numbered, so it is difficult to refer to—it says:

if any foreign country contends application of the rules raises questions of compatibility with their domestic laws or policies, testing is not required to start before January 1, 1991.

It says 1991, but since then it has been extended to 1992.

Mr. Eisner: Yes. What we are trying to do with the Canadians and others is to work out mutually acceptable arrangements in this regard.

Mr. Kristiansen: All right. It has generally been found in our country, and I would be surprised if surveys over the years have not indicated the same in the United States, that alcohol is a greater danger in terms of human behaviour and certainly in transport and traffic than drugs. Has that not been the case in the United States?

Mr. Eisner: I believe that is also correct. In 50% of all accidents in the United States alcohol is found to be a factor.

Mr. Kristiansen: Why then, in determining the problem, did you not begin mandatory testing for alcohol in safety-sensitive positions in the transport industry prior to using drugs?

Mr. Eisner: There are a number of reasons. Number one, we already had in effect a number of rigid requirements with respect to alcohol use. For example, in most transportation modes we prohibit the use of any alcohol up to

[Traduction]

M. Kristiansen: Autrement dit, si nous ne soumettons pas à des tests de dépistage les citoyens canadiens qui pénètrent sur votre territoire, c'est vous qui le ferez. C'est ce que vous dites.

M. Eisner: Non, ce n'est pas ce que nous disons. Je m'excuse à nouveau, mais nous disons vouloir avoir l'assurance que vos citoyens ne sont pas, pas plus que les nôtres, sous l'influence de drogues. Ceci ne veut pas nécessairement dire qu'il faut procéder à des tests. Nous avons élaboré un règlement qui exige le dépistage, mais nous avons reporté son application de façon à avoir suffisamment de temps pour négocier avec les représentants du gouvernement canadien et voir quelles seraient les autres solutions sur lesquelles les deux parties pourraient tomber d'accord.

Le président: Autrement dit, c'est nous qui déterminerons les méthodes permettant de donner l'assurance que nos camionneurs et nos pilotes ne sont pas sous l'influence de drogues, ou d'autres substances.

M. Eisner: Oui, et je crois que ceci reflète ce que nous faisons dans bien d'autres domaines. Nous pouvons juger qu'un certain niveau minimum de formation est nécessaire. Vous pouvez nous répondre que vos méthodes ne sont pas exactement les mêmes que les nôtres, mais que vous estimez que le résultat est comparable en ce qui concerne la sécurité. Nous examinons tous deux nos systèmes respectifs pour conclure qu'il n'y a pas de difficulté à ce sujet.

M. Kristiansen: Bon. Le texte du mémoire que vous nous avez remis, et qui reprend la contribution que vous avez apportée à la deuxième conférence annuelle sur les droits de la personne et la Charte, du 6 février 1990—comme les pages ne sont pas numérotées, il est difficile de s'y retrouver—je lis:

si un État étranger conteste les règlements pour le motif qu'ils sont incompatibles avec leurs lois ou leur politique nationale, il n'est pas nécessaire de mettre en oeuvre le programme de dépistage avant le 1^{er} janvier 1991.

Le texte dit 1991, mais depuis le délai a été prolongé jusqu'à 1992.

M. Eisner: Oui. Ce que nous essayons de faire, c'est de travailler avec les Canadiens et d'autres pour arriver à des ententes acceptées de tous à ce sujet.

M. Kristiansen: Bon. Dans notre pays, on a constaté qu'en règle générale—et je serais surpris si les sondages pratiqués au cours des ans ne reflètent pas la même chose aux États-Unis—l'alcool affecte le comportement des humains, et ceci est certainement vrai dans le domaine des transports et de la circulation, d'une façon plus dangereuse que les drogues et est plus utilisé. N'en est-il pas de même aux États-Unis?

M. Eisner: Je crois que oui. Aux États-Unis, on constate que l'alcool joue un rôle dans 50 p. 100 des accidents.

M. Kristiansen: Va ce problème, pourquoi n'avez-vous donc pas commencé à imposer des tests obligatoires pour dépister l'utilisation d'alcool par les personnes qui occupent des postes touchant à la sécurité dans le secteur des transports, avant de faire le dépistage des drogues?

M. Eisner: Il y a un certain nombre de raisons qui expliquent cela. Tout d'abord, nous avons déjà des règles très strictes concernant l'utilisation de l'alcool. Par exemple, dans le plupart des modes de transport, il est interdit de

[Text]

eight hours before you are going to operate the vehicle. We also have some forms of alcohol testing already in place, such as post-accident, some reasonable cause. Third, alcohol is a legal substance, unlike the other drugs that are illegal.

We believe, as I said earlier, that educational efforts may be better with respect to alcohol and we have many of those already in place. We believe it is also a very, very different kind of drug in the sense that its symptoms are readily recognizable, whereas drug symptoms are not necessarily so. Many of us know people who have an alcohol problem; very few of us know somebody who has a drug problem, simply because we do not recognize the symptoms.

For that reason we felt that, number one, since we already had stuff in place, and number two, because it was so different, we would have to treat it differently. We did issue last fall an advance notice for proposed rule-making, asking for comment on a whole range of options including testing comparable in the drug area for alcohol. Many of us are not certain that drug testing would be applicable to the alcohol problem.

• 1015

Alcohol does not stay in your system as long as some drugs, for example. Alcohol, when it is found in your system at certain times, would not have the same legal implications as if you found drugs. In other words, we find drugs at any time are illegal. They are bad and you should not be using them. But alcohol is legal, and at certain times it would be appropriate for it to be there—not appropriate but it would be legal.

Mr. Kristiansen: This is law enforcement and the imposition of morality, which are both very valid concerns. These are not safety issues.

Mr. Eisner: To the contrary, we believe they are safety issues, and we have distinguished very carefully between law enforcement and safety. Our drug testing rules are not used for criminal purposes. They are used simply for removing the person from a safety-sensitive job. Similarly, with respect to the alcohol requirements we have, they are simply to identify someone who has an alcohol problem to make sure that person is not performing a safety-sensitive function.

Mr. Kristiansen: Mr. Eisner, on the first page of the report that was filed with members of the committee prior to today, you refer to the commencement of the drug testing program in the Department of Transportation. You referred

[Translation]

consommer de l'alcool pendant les huit heures qui précèdent la conduite d'un véhicule. Par ailleurs, nous recourons déjà à des tests d'alcoolémie comme, par exemple, après un accident ou s'il y a des motifs raisonnables de le faire. Troisièmement, l'alcool est une substance licite alors que les autres drogues sont illicites.

Nous estimons, comme je l'ai déjà dit, qu'en ce qui concerne l'alcool il est préférable d'envisager des programmes éducatifs et nous en avons déjà plusieurs. Nous croyons également que l'alcool est une drogue qui est complètement différente en ce sens que les symptômes liés à son utilisation sont faciles à repérer, alors que cela n'est pas nécessairement vrai des symptômes liés aux autres drogues. Bon nombre d'entre nous connaissent des gens qui abusent de l'alcool alors que très peu d'entre nous connaissent une personne qui abuse des drogues tout simplement parce que nous ne savons pas reconnaître les symptômes.

En conséquence, nous estimons que, tout d'abord nous avons déjà des mécanismes en place, et, deuxièmement, étant donné que l'alcool est tellement différent il faudrait tenter de résoudre le problème par des méthodes différentes. Nous avons émis l'automne dernier un préavis de projet de règlement par lequel nous avons demandé la présentation de commentaires au sujet de toute une gamme de possibilités, y compris des tests d'alcoolémie similaires à ce que nous utilisons pour les autres drogues. Bon nombre d'entre nous ne sont pas persuadés que les tests de dépistage des drogues pourraient être utilisés dans le cas de l'alcool.

Par exemple, l'alcool s'élimine plus rapidement que certaines drogues. D'autre part, quand on constate la présence d'alcool dans le sang, sous certaines conditions, les conséquences juridiques ne sont pas les mêmes que s'il s'agit de la présence de stupéfiants. Autrement dit, la présence d'une drogue est en tout temps illicite. Elles sont interdites et on ne doit pas les utiliser. Mais l'alcool est une substance licite, et dans certaines circonstances sa présence est appropriée—non pas appropriée mais licite.

M. Kristiansen: Il s'agit de questions concernant l'application de la loi, ou l'imposition d'une moralité; ce sont des préoccupations valables mais ce ne sont pas des questions liées à la sécurité.

M. Eisner: Nous croyons au contraire qu'il s'agit de questions de sécurité et nous avons soigneusement fait la distinction entre l'application de la loi et la sécurité. Nos règles concernant le dépistage des drogues ne peuvent pas être utilisées à des fins pénales. On les utilise uniquement pour démettre l'individu de ses fonctions liées à la sécurité. De même, nos règles sur la consommation d'alcool servent uniquement à repérer l'individu qui abuse de l'alcool pour s'assurer qu'on ne va pas lui confier des fonctions liées à la sécurité.

M. Kristiansen: M. Eisner, à la première page du document que vous avez communiqué à l'avance aux membres du comité, vous mentionnez les débuts du programme de dépistage des drogues au département des

[Texte]

to a certain crash in January 4, 1987, a horrendous crash: 16 people were killed, 174 injured, \$16.5 million in damage. This took place in Maryland. You say in the second paragraph, laying the basis for the whole report, it seems:

As a result of this accident and other information about potential drug problems in the transportation industry, the U.S. Department of Transportation announced on January 21, 1987, that it believed that a drug testing program that included random drug testing of people holding sensitive-safety or security-related positions in DOT and in the transportation industries it regulates was necessary.

Now, this accident seems to have played a major role as a catalyst in pushing this program forward. This is what you state here. It is the only specific thing you mention, other than other information about potential problems.

Mr. Eisner: Of course, I had a page limit on this paper of 20 pages, so I could not put all the data that we had. I could have gone on for pages with respect to the data. We had also started rule-making in specific modes.

For example, we had already issued an advance notice of proposed rule-making in the aviation area. We had already issued a final rule with respect to some testing in the railroad area. We had been looking at this problem, we were fully aware of the extent of the problem. We are right.

The Conrail-Amtrak accident was a catalyst. It was the thing that essentially made the secretary go forth and in a public statement announce that she had decided to take some more stringent action than she had been taking.

Mr. Kristiansen: You say in the footnotes, of that section, footnote 4:

DOT already had begun to develop a program including random testing for its own employees under a Presidential Executive Order mandating programs for drug free workplaces, which had been issued in September 1986.

Now, that does not suggest that the executive order at that point had anything to do with safety-sensitive jobs or that it was specifically for transport employees. That was part of President Reagan's war on drugs and where he decided we had to have a whole list of programs, including testing and everything else, to combat the drug menace in America. Was that not the essential driving force behind all those other programs and not safety?

Mr. Eisner: No. The executive order was a driving force behind our own employee testing. The executive order went just to federal employees, and I do not believe—but I am not certain—that it required all kinds of testing. It did not

[Traduction]

Transports. Vous vous référez à un accident horrible qui s'était produit le 4 janvier 1987 et qui entraîna la mort de 16 personnes, causa des blessures à 174 individus et provoqua 16,5 millions de dollars de dommages matériels. C'était au Maryland. Au deuxième paragraphe, et cela semble être la base de votre rapport, je trouve:

En conséquence de cet accident et de l'obtention de plusieurs autres renseignements concernant les problèmes liés à la consommation de drogues dans l'industrie du transport, le département des Transports américain (Department of Transportation—DOT) a annoncé le 21 janvier 1987 qu'un programme de dépistage des drogues comprenant l'analyse d'échantillons pris sur des personnes choisies au hasard occupant des postes clé en matière de sécurité au sein du DOT et des industries de transport relevant de sa compétence, s'imposait.

Il semble donc que cet accident a joué un rôle important de catalyseur pour faire progresser ce programme. C'est ce que vous dites ici. En dehors d'une référence à d'autres renseignements concernant les problèmes potentiels, c'est le seul cas spécifique que vous ayez mentionné.

M. Eisner: Naturellement, dans ce document de 20 pages, l'espace m'était compté et je ne pouvais pas y inclure toutes les données dont nous disposions. J'aurais pu consacrer bien des pages à la présentation des données. Nous avons également commencé alors la préparation de règles s'appliquant aux différents modes de transport.

Par exemple, nous avons déjà émis un préavis de projet de règlement pour l'aviation. Nous avons déjà émis un règlement définitif concernant certains tests dans le domaine des chemins de fer. Le problème avait été étudié et nous connaissions fort bien son étendue. Nous sommes justifiés.

L'accident Conrail-Amtrak fut un catalyseur. Essentiellement, c'est ce qui a amené la secrétaire des Transports à aller de l'avant et à annoncer publiquement qu'elle avait décidé de prendre des mesures plus sévères que celles qui existaient déjà.

M. Kristiansen: Dans la note en bas de page, dans cette partie du rapport, je lis le point 4:

Le DOT a déjà commencé à élaborer un programme prévoyant le contrôle au hasard de ses employés en vertu d'un décret présidentiel lancé en septembre 1986, aux termes duquel il convient de créer des programmes visant à éliminer la consommation de drogues sur les lieux de travail.

Cela ne semble pas indiquer que le décret présidentiel avait quoi que ce soit à voir, à ce moment-là, avec les emplois liés à la sécurité ou qu'il visait spécifiquement les employés du secteur des transports. Cela faisait parti de la guerre contre la drogue lancée par le président Reagan qui avait décidé qu'il fallait toute une série de programmes, y compris les tests de dépistage et beaucoup d'autres choses, pour lutter contre la menace que la drogue faisait peser sur l'Amérique. C'est cette volonté qui a amené la création de tous ces programmes et non pas les considérations de sécurité, n'est-ce pas?

M. Eisner: Non. C'est le décret présidentiel qui nous a amené à prévoir ce programme de dépistage pour nos propres employés. Le décret présidentiel concernait uniquement les fonctionnaires fédéraux et je ne crois pas—mais je n'en suis

[Text]

describe all of the positions. What Secretary Dole decided was that she was going to fully implement her authority into that executive order within the Department of Transportation to institute a program that included random testing.

It is true we had started before that. The executive order put that in motion. As I said, we had already started looking at other transportation modes. The Amtrak-Conrail accident was, as you put it, a catalyst to force us to move ahead more quickly perhaps.

Mr. Kristiansen: I would like to take a look at that catalyst, because obviously you chose it in your address to the Second Annual Conference on Human Rights and the Charter. You place it here as being the main driving force behind it, as the catalyst.

It is the preface that takes up the first two pages of your report, and there are some things in that crash that are interesting. You have gone through a lot of the information. You state:

Drug testing subsequent to the accident disclosed that the Conrail engineer and the brakeman had used marijuana in the recent past.

That was from the railroad accident report. About when would that have taken place? How long after the accident? Within a day? Was this the on-the-spot report or is this the one two weeks later? Do you have any idea?

• 1020

Mr. Eisner: I am not sure what you mean by whether or not this was the one two weeks later. The drug testing is generally done within hours of the accident. The Federal Railroad Administration rule, I believe, required that the testing be done within four hours if it was possible.

Mr. Kristiansen: The next reference—and you make a conclusive case here:

Evidence brought out in a subsequent criminal prosecution of the engineer by state authorities disclosed that he and the brakeman had smoked a marijuana cigarette on the train shortly before the accident.

That gives an impression that they confessed to this, but your footnote says it was a plea agreement. Do you have any idea what they were offered in return for testimony? Did they get to keep their pension plans, for instance, and another job?

Mr. Eisner: They went to jail. At least one of them went to jail as a result of the plea agreement, if not both of them. And this was a mere statement that he had used drugs, he had used marijuana on the train.

As I said, there was the other evidence as a result of the tests. The NTSB, which may or may not have had the evidence of drug use as a result of the criminal investigation—I do not believe it did—concluded that the use of marijuana was the probable cause of the accident.

[Translation]

pas certain—que le décret demandait toutes sortes de tests. Le décret ne mentionnait pas non plus tous les postes en cause. La décision de M^{me} Dole fut d'utiliser tous ses pouvoirs, dans le cadre du décret présidentiel, au département des Transports pour mettre en place un programme qui comprenait des tests effectués au hasard.

Il est vrai que nous avions déjà commencé. Le décret présidentiel a activé les choses. Comme je l'ai dit, nous avions déjà examiné d'autres modes de transport. L'accident d'Amtrak-Conrail fut, comme vous l'avez dit, le catalyseur qui nous a contraint, peut-être, à avancer plus rapidement.

M. Kristiansen: Je voudrais examiner ce catalyseur, car vous avez choisi de l'inclure dans votre exposé présenté à la deuxième conférence annuelle sur les droits de la personne et la Charte. Dans cet exposé, vous le présentez comme le principal déclencheur, le catalyseur.

C'est une préface à laquelle vous consacrez les deux premières pages de votre texte et certains aspects de cet accident sont très intéressants. Vous avez recueilli bon nombre de renseignements. Vous déclarez:

L'examen de dépistage des drogues fait après l'accident a révélé que le conducteur et le garde-frein de Conrail avaient consommé de la marijuana récemment.

Ce renseignement provient du rapport sur cet accident ferroviaire. Quand est-ce que cela a eu lieu? Combien de temps après l'accident? Dans les 24 heures? S'agit-il du rapport établi sur place ou de celui qui a été préparé deux semaines plus tard? Le savez-vous?

M. Eisner: Je ne suis pas sûr de vous comprendre quand vous demandez s'il s'agissait, ou non, du rapport établi deux semaines plus tard. Le test de dépistage des drogues se fait généralement quelques heures après l'accident. La règle de la *Federal Railroad Administration* est, je crois, d'exiger que le test soit exécuté dans les quatre heures, si possible.

M. Kristiansen: Ensuite—et vous en faites une déclaration concluante—vous dites:

La preuve présentée par le procureur de l'État dans le cadre de la poursuite criminelle engagée contre le conducteur a montré que celui-ci et le garde-frein avaient fumé une cigarette de marijuana sur le train, juste avant l'accident.

Ceci donne l'impression qu'il s'agit d'aveux, mais la remarque en bas de page dit qu'il s'agit d'une entente sur plaidoyer. Savez-vous ce qui leur a été offert en échange de leur témoignage? Est-ce qu'ils ont pu, par exemple, conservé leur régime de retraite, et obtenir un autre emploi?

M. Eisner: Ils sont allés en prison. Tout au moins, l'un d'eux est allé en prison à la suite de cette entente sur plaidoyer, sinon les deux. Il s'agit uniquement d'une déclaration qu'il avait utilisé des drogues, qu'il avait fumé de la marijuana quand il était dans le train.

Comme je l'ai dit, les résultats des tests ont apporté d'autres éléments de preuves. Le NTSB, qui pouvait avoir ou non la preuve de consommation de drogues établie par l'enquête criminelle—je ne pense pas qu'il l'avait—a conclu que la consommation de marijuana était la cause probable de cet accident.

[Texte]

Mr. Kristiansen: Yes, I see that within it. You are pretty comprehensive in saying what happens. I just wonder, though, why there is no mention in there that the company that did the testing later in a criminal proceeding pleaded guilty to fraud and in fact admitted that it had dry-labbed the results. Can you tell us what the word "dry-labbed" means?

Mr. Eisner: I do not know what "dry-labbed" means, and I also am not familiar with the fact that they pleaded guilty or something else with respect to the testing. I am not aware of any indication that the tests were invalid or unreliable.

Mr. Kristiansen: The case that provided the catalyst for pushing ahead with this whole program that you quote extensively, and the fact that the test results that gave rise to the convictions and possibly the plea bargaining and everything else were based on admitted fraud by the company that did the drug testing, that it admitted that it did "dry-labbing" of the results, which means they invented the results. . . Is that not what "dry-labbing" means, that no actual testing takes place, that you simply fabricate the results?

Mr. Eisner: I do not know what "dry-labbing" means, and I am not aware of any indication that these tests were done in a fraudulent manner. If you would like, I would also be glad to go over with you pages worth of information on data that we had about accidents and drug use in the United States.

This was a catalyst in the sense that it happened just before the secretary made her announcement. As I indicated, the individual admitted his drug use. He has testified in front of Congress. He has also done a lot of other things about his drug use. He has in no way recanted, to my knowledge, the statement that he used drugs on that train on the date of the accident.

My recollection is also that the Federal Railroad Administration was responsible for conducting these tests and that they had some very, very great control over the testing that was done. I would be glad—

Mr. Kristiansen: Did he admit that? It says evidence brought it out; he did not say he admitted it, at least not on the record.

The Chairman: Was there a criminal conviction? Someone went to jail?

Mr. Eisner: He went to jail as a result.

The Chairman: Well, that was the place to plead all this, Mr. Kristiansen.

Mr. Kristiansen: In the reference here where it says "plea agreement", plea agreement usually means that there has been a plea bargaining. Someone "copped" a plea, not—

The Chairman: It could have been a shorter sentence. He might have gone to jail for life, then he might have gone to jail for two years; I do not know. But what difference does it make? There was a criminal conviction and these are the facts. Unless you have something—

[Traduction]

M. Kristiansen: Oui, je le vois ici. Votre description des faits est assez complète. Je me demande, cependant, pourquoi on ne dit pas ici que l'entreprise chargée des tests a ensuite, lors de poursuites au pénal, plaidé coupable à une accusation de fraude et a, en fait, admis qu'elle empruntait des raccourcis. Pouvez-vous nous dire ce qu'il faut entendre par «raccourcis»?

M. Eisner: Je ne sais pas, et d'autre part, je ne suis pas au courant du fait que cette société ait plaidé coupable, ou ait été impliquée d'une façon quelconque, au sujet des tests. Je n'ai reçu aucune indication que les tests étaient invalides ou sujets à caution.

M. Kristiansen: Le cas qui s'est révélé être le catalyseur pour faire avancer tout ce programme, et que vous présentez en détail, et le fait que les résultats du test qui ont justifié la condamnation et peut-être l'entente sur plaidoyer et tout le reste étaient fondés sur une fraude reconnue par l'entreprise qui avait exécuté le test, qui a admis qu'ils avaient emprunté des raccourcis pour arriver à ces résultats, ce qui veut dire qu'ils ont inventé les résultats. . . N'est-ce pas ce que «raccourcis» veut dire, le fait qu'il n'y a vraiment pas eu de tests et que les résultats ont été inventés?

M. Eisner: Je ne sais pas ce qu'il entendaient par «raccourcis» et je n'ai aucune indication que ces tests furent exécutés d'une façon frauduleuse. Si vous le désirez, je me ferai un plaisir d'examiner avec vous bien des pages de données dont nous disposons au sujet des accidents et de la consommation de drogues aux États-Unis.

Cet accident fut un catalyseur en ce sens qu'il s'est produit juste avant que la secrétaire des Transports ne fasse sa déclaration. Comme je l'ai indiqué, cet individu avait reconnu avoir utilisé une drogue. Il a témoigné devant le Congrès des États-Unis. Il a également fait bien d'autres choses au sujet de sa consommation de drogues. Il n'a jamais retiré, à ma connaissance, la déclaration concernant son utilisation de drogues sur le train, le jour de l'accident.

Je me souviens également que la *Federal Railroad Administration* avait assumé la responsabilité des tests qu'elle avait surveillés très étroitement. Je serais heureux. . .

M. Kristiansen: Il l'a admis? On parle de preuves présentées; on ne dit pas qu'il ait admis, tout au moins pas dans le dossier.

Le président: Est-ce qu'il y a eu une déclaration de culpabilité criminelle? Est-ce que quelqu'un est allé en prison?

M. Eisner: À la suite du procès, il est allé en prison.

Le président: Et bien, c'était là qu'il fallait faire ce plaidoyer, monsieur Kristiansen.

M. Kristiansen: Le document ici parle d'«entente sur plaidoyer», ce qui veut dire généralement qu'il y a eu négociation de plaidoyer. Quelqu'un a reconnu sa culpabilité en échange de quelque chose, non pas. . .

Le président: Cela aurait pu être une réduction de la peine. Au lieu d'être condamné à perpétuité, il aurait pu s'en tirer avec une peine de deux ans; je ne sais pas. De toute façon, où voulez-vous en venir? Il s'agissait d'un crime et il y a eu déclaration de culpabilité, ce sont les faits. À moins que vous ayez quelque chose. . .

[Text]

Mr. Kristiansen: All right, but subsequent to that—

The Chairman: This is where the trial must have taken place, not here today.

Mr. Kristiansen: But we are using this to try to convince everyone that we have the right to impinge on fundamental human rights of working Canadians when we have agreed among ourselves, largely, that we have no danger and no significant problem in the transport industry north of the border.

The Chairman: We have called this witness to explain the American situation and some of the factors that led to their system and/or the studies and reviews they were doing even before the Conrail crash.

I do not know what the facts are about the Conrail crash other than what I have read in the paper—and I read it long before Mr. Eisner appeared here today—but when he sits there and tells me that there were criminal convictions, some people went to jail, then surely if some of the things you infer from your questioning applied, that is where the defence lawyer or someone should have raised the issue.

He is not telling us what to do. He came here to tell us the American experience. So I really—

Mr. Kristiansen: Yes, and what he is telling us by the fact that he did not include information that he should have known, that the tests upon which all this took place were fraudulent—

The Chairman: Well, he does not agree to that at all, and that is his evidence before—

Mr. Kristiansen: It is amazing. From the proceedings—

The Chairman: Do you know what the plea bargain was? I know a lot about plea bargaining—

Mr. Kristiansen: I am not talking about the plea bargain. I am talking about a criminal prosecution in which the company that did the testing on which a lot of this is based is guilty of fraud. And he does not know about it? He knows everything else about the case; he has told us about it here. The whole American program is based on a catalyst that was based on fraud.

• 1025

The Chairman: Were you the defence lawyer in the Conrail case in the United States?

Mr. Kristiansen: No.

The Chairman: Neither was I. Mr. Eisner was not, but he certainly—

Mr. Kristiansen: I asked you earlier to bring some legal people up here so we would have another opinion other than the spokesman for a government. Their program has little basis in surveys and could not stand up to any cross—

[Translation]

M. Kristiansen: Bon, mais ensuite. . .

Le président: C'est là-bas que le procès a dû avoir lieu et non pas ici, aujourd'hui.

M. Kristiansen: Mais il s'agit du cas invoqué pour essayer de convaincre tout le monde que nous avons le droit d'empiéter sur les droits de la personne fondamentaux des travailleurs canadiens alors que, dans une très large mesure, nous sommes tombés d'accord entre nous pour constater qu'il n'y a pas de danger, et aucun problème important, dans le secteur des transports au nord de la frontière.

Le président: Nous avons demandé à ce témoin de comparaître pour nous expliquer la situation qui existe aux États-Unis et nous présenter certains des facteurs qui les ont conduit à adopter leur système ainsi que les études et examens en cours même avant la collision de Conrail.

En ce qui concerne l'accident de Conrail, je ne sais que ce que j'ai lu dans les journaux—ce que j'ai fait bien avant que M. Eisner ne compare ici aujourd'hui—mais quand il se présente devant moi et me dit qu'il y a eu déclaration de culpabilité dans une cause pénale, que des individus sont allés en prison, alors, certainement, si certaines des choses que vos questions soulèvent étaient pertinentes, c'est à l'avocat de la défense, ou à quelqu'un d'autre, qu'il appartenait de soulever ces questions.

Il n'est pas venu nous dicter notre conduite, il est venu nous présenter l'expérience des Américains dans ce domaine. Donc, franchement, . . .

M. Kristiansen: Oui, et ce qu'il nous dit, du fait qu'il n'a pas inclu des renseignements qu'il aurait dû avoir, que les tests qui étaient le fondement de toute cette affaire étaient frauduleux. . .

Le président: Mais il n'est pas d'accord avec tout cela, et sa déposition. . .

M. Kristiansen: C'est fantastique. D'après les procès-verbaux. . .

Le président: Savez-vous sur quoi portait la négociation de plaidoyer? Je connais bien ce genre de négociation. . .

M. Kristiansen: Je ne parle pas de la négociation de plaidoyer. Je parle d'une poursuite au pénal où l'entreprise chargée des tests qui sont le fondement d'une bonne partie de cette cause est coupable, elle-même, de fraude. Et il n'est pas au courant? Il connaît tous les autres aspects de la cause; il nous en a parlé ici. Tout le programme américain se fonde sur un catalyseur dont le fondement est une fraude.

Le président: Étiez-vous l'avocat de la défense dans la cause Conrail aux États-Unis?

M. Kristiansen: Non.

Le président: Moi non plus. Et M. Eisner non plus, mais, certainement, il. . .

M. Kristiansen: Je vous avais demandé, antérieurement, de convoquer quelques juristes ici de façon à avoir une opinion autre que celle d'un porte-parole d'un gouvernement. Leur programme n'est pas solidement fondé

[Texte]

examination. There is only one of the major surveys prior to the implementation of that program that was ever published in a reputable journal. It showed results completely opposite from all the other surveys that were done.

The Chairman: Surveys are something else again. You are talking about a case in the United States. He has come here to tell us about the American experience. It is up to us to digest what he has said in terms of the evidence that we have heard from other witnesses to see what we are going to do.

Mr. Kristiansen: At the 40th annual meeting of the Industrial Relations Association in the United States, the article "Substance Abuse: The Challenge of Industrial Relations" says:

Faith in the reliability of laboratory reports were seriously undermined by the investigation of a notorious industrial accident: the January 1987 Conrail crash in Maryland that killed 16 people. Despite the enormous public attention focused on the incident, the result of the crew's drug test was misrepresented by the laboratory. The laboratory director later pleaded guilty to a federal fraud charge. The episode has raised questions about what happens in less important cases.

In the footnote:

Lacking the equipment and skills needed to do sophisticated analysis, the laboratory evidently "dry-labbed", or fabricated, the results.

See Bureau of National Affairs, National Report, April 15, 1987.

The case that he based this whole sales pitch on is fraudulent.

The Chairman: Where was the defence lawyer in the case? You are reading from something that may be authentic. I do not know. We are not going to get into—

Mr. Kristiansen: Where was Mr. Eisner when all of this happened? He is familiar with every other detail of that case that played such an important part in the development of the American program.

Mr. Eisner: Mr. Chairman, if I could—

The Chairman: We will ask Mr. Eisner if he could respond to that, and then we are going to get on to Mr. Dionne and Mr. Atkinson. It is up to us to digest what he says, in any event.

Mr. Eisner: At one time the Federal Railroad Administration was having a post-accident test conducted by a federal aviation medical facility in Oklahoma. What I believe the member is referring to is that at one time they found out that this lab, because it was inadequately staffed, a government lab, had not been testing all of the samples they said they had been testing. I am aware of that. I am aware of action that was taken against that employee. I am not aware

[Traduction]

sur des enquêtes et ne résisterait pas à un contre-interrogatoire quelconque. Avant la mise en oeuvre de ce programme, on ne trouve qu'une seule étude ayant paru dans une publication de bonne réputation. Les résultats de cette étude allaient complètement à l'encontre de toutes les autres enquêtes réalisées.

Le président: Les enquêtes, c'est une autre paire de manches. Vous parlez d'une cause entendue aux États-Unis. Le témoin est venu ici pour nous parler de l'expérience des Américains dans ce domaine. C'est à nous d'assimiler ce qu'il a dit et de le placer dans le contexte des autres dépositions reçues d'autres témoins afin de voir ce que nous allons faire.

M. Kristiansen: Un mémoire présenté à la 40^e assemblée annuelle de l'Industrial Relations Association, aux États-Unis, un mémoire intitulé «Substance Abuse: The Challenge of Industrial Relations» nous dit:

La confiance que l'on accorde à la fiabilité des rapports de laboratoire s'est vue sérieusement minée par l'enquête sur un accident industriel notoire: la collision de Conrail, en janvier 1987, au Maryland, qui a tué 16 personnes. En dépit du fait que cet accident a eu un énorme retentissement dans le public, les résultats des tests de dépistage des drogues qu'ont subis les membres du personnel roulant ont été travestis par le laboratoire. Le directeur du laboratoire a ensuite plaidé coupable quand il fut accusé de fraude par les autorités fédérales. Cet épisode a soulevé des questions sur ce qui se passe lors de causes moins importantes.

Une note en bas de page précise:

Ne disposant pas de l'équipement ni des compétences nécessaires pour exécuter des analyses poussées, le laboratoire a de toute évidence inventé les résultats.

Voir le Bureau of National Affairs, National Report, 15 avril 1987.

Il a donc fondé tout son argument sur un cas frauduleux.

Le président: Où était l'avocat de la défense dans cette cause? Vous lisez un texte qui pourrait être authentique. Je ne sais pas. Mais nous n'allons pas nous mêler. . .

M. Kristiansen: Où était M. Eisner quand tout ceci est arrivé? Il connaît tous les autres détails de cette cause qui a joué un rôle si important dans l'élaboration du programme américain.

M. Eisner: Monsieur le président si vous me le permettez. . .

Le président: Je vais demander à M. Eisner s'il peut vous répondre et je donnerai ensuite la parole à M. Dionne et à M. Atkinson. C'est à nous d'évaluer ce qu'il dit, de toute façon.

M. Eisner: Il fut un temps où la Federal Railroad Administration faisait exécuter les tests demandés à la suite d'un accident par un établissement médical de l'aviation fédérale dans l'Oklahoma. Je crois que le membre du comité se réfère au fait qu'à un moment donné on a constaté que ce laboratoire du gouvernement n'avait pas analysé tous les échantillons qu'il disait avoir examinés parce qu'il n'avait pas le personnel nécessaire. Je suis au courant de cette situation.

[Text]

that there were ever any allegations made that this sample was invalid, that this individual was not using marijuana. The NTSB, to my knowledge, has never changed the results of its accident report. The criminal criminal action that was taken was never changed. When I put this paper together last fall, I checked with the Federal Railroad Administration attorney who was involved in the litigation. He was the one who gave me the information and a copy of the plea agreement. He did not indicate in any way that the testing that had been done was invalid. I believe that all that was being referred to here was a problem with a particular laboratory that was testing in an improper way. Action was taken as a result of that.

Mr. Kristiansen: It says in the paper that the result of the crew's testing was fabricated. I am glad that suddenly we have a lot of recollection about this, because this was not the case five minutes ago. You did not know anything about it. Now all of a sudden you know everything about it.

Mr. Eisner: I can only say that I am not aware that there was any indication that these test results were fraudulent. I know only there was a problem with the laboratory that had been doing the Federal Railroad Administration testing.

Mr. Kristiansen: I have a final question having to do with the validity of testing generally. In the *Nova Law Review*, winter 1987, Dr. Harold Bates, a chemist with one of the leading testing firms in the United States, MetPath Laboratories, commented about the state of testing companies in the United States. I am not suggesting here that you have not, as a result of some of this, gone into much more careful licensing and inspection of some of the firms. Perhaps you could comment on the way you are proceeding to ensure that you are getting good results from the testing labs.

In his comments he says:

A company will decide to start a drug testing program, and they will come to MetPath and say, "We are going to screen 12,000 employees a year. How much can you do it for?" We tell them that we can do it for \$700,000 a year. They go to another lab that tells them they can do it for \$500,000 at the same level of quality, and maybe they can. But the company will take it a step further and go to a third lab. Finally, they find a lab that, in order to get the business, tells them they can do it for \$250,000.

Now, when you reach a certain rock-bottom price, they simply have to cut corners and compromise results. When you start going for price in that way, you are going to get a lot of false positives.

• 1030

Can you comment as to what extent that statement reflects what was happening in the testing business, which I gather has boomed, going from a very low level to one of the major businesses within a very short period of time, with some rather astronomical profit levels?

[Translation]

Je connais également les mesures qui ont été prises à l'égard de cet employé. Je ne suis pas au courant qu'il y ait jamais eu d'allégations avancées à l'effet que cet échantillon était invalide et que l'individu n'avait pas consommé de marijuana. À ma connaissance, le NTSB n'a jamais modifié les résultats de son rapport d'accident. Les poursuites au pénal qui ont été entreprises n'ont jamais été modifiées. Lorsque j'ai rédigé ce document, l'automne dernier, j'ai consulté l'avocat de la Federal Railroad Administration qui avait à participer à ce procès. C'est lui qui m'a donné les renseignements dont je dispose ainsi qu'un exemplaire de l'entente sur le plaidoyer. Il ne m'a donné absolument aucune raison de croire que le test exécuté était invalide. Je crois que tout ce qui a été dit ici se rapporte à une difficulté rencontrée dans un laboratoire donné qui exécutait des tests d'une façon inappropriée, ce qui a entraîné certaines mesures correctives.

M. Kristiansen: Le document dit que les résultats des tests subis par le personnel roulant avaient été inventés. Je suis heureux de voir que, soudainement, votre mémoire se trouve rafraîchie car ce n'était pas le cas il y a cinq minutes. Alors, vous ne saviez rien. Maintenant, tout d'un coup, vous savez tout.

M. Eisner: Je peux seulement dire que je ne suis pas au courant d'indications qui montreraient que les résultats du test étaient frauduleux. Tout ce que je sais, c'est qu'un laboratoire qui procédait à des tests pour le compte de la Federal Railroad Administration avait rencontré un problème.

M. Kristiansen: J'ai une dernière question concernant la validité des tests en général. Dans la *Nova Law Review*, livraison de l'hiver 1987, M. Harold Bates, chimiste qui travaille pour l'un des principaux laboratoires d'analyses aux États-Unis, MetPath Laboratories, commentait l'état des entreprises qui effectuent des tests aux États-Unis. Je ne suggère pas ici que vous n'avez pas, à la suite de certaines de ces critiques, examiné de beaucoup plus près les méthodes d'octroi de licence et d'inspection de certaines de ces entreprises. Vous pourriez peut-être nous dire comment vous vous assurez que les laboratoires d'analyses vous donnent de bons résultats.

Dans ses commentaires, cet auteur dit:

Une entreprise décide de lancer un programme de dépistage des drogues et vient trouver MetPath en disant «Nous voulons tester 12,000 employés par an. Quel est votre prix?» Nous leur disons qu'on peut le faire pour 700,000\$ par an. Cette entreprise consulte un autre laboratoire qui leur offre un prix de 500,000\$ pour un travail de même qualité, et il est possible qu'il puisse le faire. Mais, cette même entreprise va poursuivre sa recherche et consulter un troisième laboratoire. On finit par trouver un laboratoire qui, pour obtenir le contrat, offre de le faire pour 250,000\$.

Lorsqu'on en arrive à des prix si bas, il faut faire des économies et compromettre les résultats. En essayant ainsi d'obtenir de bons prix, on obtiendra beaucoup de faux résultats positifs.

Pouvez-vous me dire dans quelle mesure cette déclaration reflète la situation des laboratoires d'analyses, qui, je crois, sont en pleine expansion, et, de petit secteur qu'ils étaient, sont devenus l'un des secteurs les plus importants en très peu de temps, où les marges bénéficiaires sont astronomiques?

[Texte]

Mr. Eisner: One of the problems with drug testing in the United States and with the reliability of the testing resulted from procedures that were in place before the Department of Health and Human Services started to regulate this area and to certify labs.

Many companies, for example, did not even bother to use gas chromatography, mass spectrometry, confirmatory tests. They did not use MROs and they tested at lower cut-off levels.

We have imposed not only a very rigid set of procedures, but laboratories are now inspected by HHS and are subject to blind testing and to a variety of reviews. In the neighbourhood of 50,000 blind tests have been submitted to the laboratories under government programs, to my knowledge. This means that the test is known to be either clean or spiked with a known drug at a particular level. No mistakes have been made on those 50,000 or so blind tests.

All our employees also have the right to have their drug sample retested if it tests positive. The second sample is part of the first sample, but it is retested. Those who have requested their samples be retested also now have a right, under our rules, in private industry, to ask that two samples be taken, one to be kept separately.

Again, the last time I checked—and I assume I would be told if something had happened—every single case in which an individual asked that the urine be retested confirmed the existence of the drug. To put it differently, we know of no mistakes being made by HHS-certified labs under our internal testing program or as a result of the private testing program. We believe the gas chromatography, mass spectrometry test is virtually error free.

Mr. Dionne (Miramichi): Mr. Eisner, in response to questions from my colleague earlier on, I believe you referred to comparable safeguards for Canadians doing business in the U.S. Would you elaborate on those comparable safeguards? Do they include highway construction, for instance?

Mr. Eisner: I am not sure what you mean by highway construction as a comparable safeguard.

Mr. Dionne: The state of a highway is a safety factor. If we join this Orwellian program, would we in Canada then be subject to a request or a dictate from the U.S. government to upgrade our highway system if we wanted to continue to have use of American trucks running on our highways? I know it does not have anything to do with drugs, but is it something that is coming next?

[Traduction]

M. Eisner: L'un des problèmes que pose le dépistage des drogues aux États-Unis touche la fiabilité des analyses et vient du fait que les méthodes existaient avant que le département de la Santé et des Services sociaux ne commence à réglementer ce secteur et à agréer les laboratoires.

De nombreuses sociétés, par exemple, ne se sont jamais donné la peine d'utiliser la chromatographie en phase gazeuse, la spectrométrie de masse, les analyses de vérification. Elles n'avaient pas recours au MRO et utilisaient des critères moins stricts.

Nous avons non seulement imposé un ensemble de méthodes très rigides, mais les laboratoires sont maintenant inspectés par le département de la Santé et des Services sociaux et sont soumis à des essais aveugles et à tout un ensemble d'examen. Près de 50,000 essais aveugles ont été administrés aux laboratoires dans le cadre des programmes gouvernementaux. Cela veut dire que l'on sait que l'échantillon est normal ou qu'il contient un certain pourcentage d'une drogue connue. On n'a constaté aucune erreur sur ces quelque 50,000 essais aveugles.

Tous nos employés ont également le droit de demander que leur échantillon soit analysé à nouveau si le résultat est positif. Le deuxième échantillon vient du premier prélèvement, mais on procède à une nouvelle analyse. Ceux qui demandent que leur échantillon soit analysé à nouveau ont également le droit désormais, d'après nos règlements, dans le secteur privé, de demander que l'on prélève deux échantillons et que l'un d'entre eux soit conservé séparément.

Une fois encore, la dernière fois que je l'ai vérifié—et je pense qu'on me l'aurait signalé si quelque chose avait changé—chaque fois qu'on a demandé une nouvelle analyse de l'urine, la présence de la drogue a été confirmée. Pour dire les choses différemment, nous n'avons connaissance d'aucune erreur qui ait été faite par les laboratoires agréés par le ministère dans le cadre de notre programme de dépistage interne ou de celui du programme de dépistage du secteur privé. Nous pensons que la chromatographie en phase gazeuse et la spectrométrie de masse permettent une analyse pratiquement sans risque d'erreur.

M. Dionne (Miramichi): Monsieur Eisner, en réponse aux questions posées préalablement par l'un de mes collègues, je crois que vous avez parlé de garanties comparables pour les Canadiens qui font des affaires aux États-Unis. Pourriez-vous nous expliquer ces garanties comparables? Portent-elles par exemple sur la construction d'autoroutes?

M. Eisner: Je ne suis pas sûr de comprendre ce que vous entendez par construction d'autoroutes comme garanties comparables.

M. Dionne: L'état des grandes routes est un facteur de sécurité. Si nous participons à ce programme orwellien, le gouvernement américain pourrait-il exiger du Canada qu'il améliore son réseau routier si nous voulons continuer à voir des camions américains parcourir nos routes? Je sais que cela n'a rien à voir avec les drogues, mais est-ce que cela vient après?

[Text]

Mr. Eisner: I am not aware of any effort in the United States to direct Canada in any way. You are going beyond my area when you become involved in matters relating to these international negotiations. We have never tried to direct anything in the drug testing area with respect to the Canadian government. We are concerned about the safety of Americans.

Mr. Dionne: In your deliberations with Canadian officials, I suspect you would have discussed comparable safeguards with regard to drug testing. Have you come to any preliminary conclusions or agreements on what should be done?

• 1035

Mr. Eisner: We talked about a lot of different areas, and the two areas on which we had the biggest concerns on both sides was with respect to Canadian truckers driving in the United States and with respect to Canadian repair stations working on American aircraft. In neither area have we come to conclusions, but we have discussed alternatives. We talked about the possibility of the United States conducting random tests—roadside stops for example—within the United States and we have asked the Canadians if there is some way they could take appropriate action if an individual tested positive when tested in the United States.

One of the problems is that if we do the testing, as the Canadians have suggested we should, the test results can take a while to get back. We do not want to have the driver wait somewhere for two or three days for the results. If we find that a Canadian with a particular licence number has tested positive for cocaine use, what can we do about it if he or she is back in Canada? We have asked the Canadians for a comparable arrangement to achieve this equivalent or comparable level of safety, where they could do something with the information we provide.

We felt we were making headway in all areas including these particularly difficult ones, then at the last meeting the Canadians presented us with information about what they are doing that has resulted in these hearings. We have not pursued some of the alternatives because we are waiting to see what will happen with respect to this.

Mr. Dionne: Does the American government have a fixed timetable on this or is it still an open timetable?

The Chairman: It is two years, Mr. Dionne.

Mr. Eisner: The Canadian government asked us last year if we would extend the delay for another year, and we said yes. That year expires next January 1 and we are still discussing it. We had a meeting a few days ago to discuss what progress is being made and the likelihood of our being able to do something before the end of the year.

I cannot make any commitments. As high as I would like to think I am in the government, I am not high enough to make commitments as to whether it would be extended for another year or whether we would be able to work something out in the interim.

[Translation]

M. Eisner: Que je sache, aucun effort n'est fait aux États-Unis pour donner des ordres quelconques au Canada. Vous dépassez ma sphère de compétence lorsque vous abordez des questions en rapport avec les négociations internationales. Nous n'avons jamais essayé d'ordonner quoi que ce soit dans le domaine du dépistage des drogues au gouvernement canadien. Nous nous soucions de la sécurité des Américains.

M. Dionne: Dans vos pourparlers avec les responsables canadiens, j'imagine que vous avez discuté de garanties comparables pour ce qui est du dépistage des drogues. Êtes-vous arrivés à des conclusions ou à des ententes préliminaires sur les choses à entreprendre?

M. Eisner: Nous avons parlé de choses diverses, et les deux qui nous préoccupent le plus tant d'un côté que de l'autre, ce sont les camionneurs canadiens qui circulent aux États-Unis et les postes de réparations canadiens assurant l'entretien des avions américains. Nous ne sommes arrivés à des conclusions dans aucun de ces deux cas, mais nous avons discuté d'autres solutions possibles. Nous avons parlé de la possibilité pour les Américains de procéder à des contrôles ponctuels—en arrêtant les véhicules en bord de route par exemple—aux États-Unis et nous avons demandé aux Canadiens s'ils peuvent prendre les mesures qui s'imposent si les tests administrés à un routier aux États-Unis donnent des résultats positifs.

Si nous faisons les tests, comme les Canadiens nous ont proposé de le faire, cela pose un problème parce que les résultats des analyses peuvent tarder à venir. Nous ne voulons pas obliger le conducteur à attendre deux ou trois jours les résultats. Si nous constatons que le test administré à un Canadien ayant un permis montre qu'il a pris de la cocaïne, que pouvons-nous faire s'il ou elle est de retour au Canada? Nous avons demandé aux Canadiens de prévoir une entente comparable afin d'arriver à assurer une sécurité équivalente, lorsqu'ils peuvent agir à la suite des renseignements que nous leur fournissons.

Nous pensions progresser dans tous ces domaines, y compris ces domaines particulièrement délicats, et lors de la dernière réunion, les Canadiens nous ont fait part de leurs démarches qui ont abouti aux audiences d'aujourd'hui. Nous n'avons pas poussé plus loin l'étude de certaines des solutions parce que nous attendons de voir ce qui va en ressortir.

M. Dionne: Le gouvernement américain a-t-il fixé un délai pour tout cela ou le calendrier reste-t-il encore à arrêter?

Le président: Deux années ont été prévues, monsieur Dionne.

M. Eisner: Le gouvernement canadien nous a demandé l'année dernière si nous pouvions reporter ce délai d'une année et nous avons accepté. Ce délai supplémentaire expire le 1^{er} janvier prochain et nous sommes toujours en pourparlers. Nous nous sommes rencontrés il y a quelques jours pour discuter des progrès réalisés et des chances d'arriver à quelque chose avant la fin de l'année.

Je ne peux pas prendre d'engagements. Même si j'aime penser que j'occupe un poste élevé dans la hiérarchie du gouvernement américain, je ne suis pas assez haut placé pour m'engager en son nom et prolonger le délai d'une autre année, ni pour suggérer que l'on va trouver une solution entretemps.

[Texte]

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Eisner, from your paper it would appear that the Supreme Court has upheld post-accident testing and pre-employment testing. Is that correct?

Mr. Eisner: That is correct.

Mr. Atkinson: With random testing there have been cases going both ways, and I assume they are proceeding through the court system at the present time.

Mr. Eisner: That is correct, but the one adverse decision was with respect to our motor carrier rule, and it was issued before the Supreme Court decided its two cases. Subsequent to that, every case has essentially upheld random testing, and the ninth circuit, which is over the court that made the decision on the motor carrier case, has a number of cases before it right now. The aviation case, the railroad case and the highway case, and we will soon hear an oral argument on our pipeline rule. Those decisions have been pending in some of those cases for quite a few months. When the petitioners asked the court to enjoin the testing while they were awaiting a decision the courts said they would not enjoin it, which many people read to mean that they will be upholding random testing. The testing has already begun in those areas, even though the court has not issued decisions.

Mr. Atkinson: We have been told that we are going to have a great deal of difficulty with the Charter of Rights and Freedoms, and an additional matter is our human rights legislation. It would cause us a great deal of difficulty if we ever thought about doing it. We are fully aware of that.

You mentioned competitiveness and the mechanic stations overseas. I assume you are getting some heat from airlines and trucking companies in regard to the costs this is adding to their services, as well as the competitive factor.

Mr. Eisner: That is correct, although we are also getting indications that companies are finding it cost beneficial, they are seeing savings as a result of implementing drug testing, and not just in safety areas but in things like claims for workers compensation, absenteeism and that kind of thing. We have some interesting statistics if you want to hear them.

Mr. Atkinson: I assume there is still concern about competitiveness from other countries.

Mr. Eisner: Yes, there are.

Mr. Atkinson: Okay. You mentioned you are thinking of roadside tests. Has there been any discussion on the costs of that? Who would bear the cost for that?

Mr. Eisner: We in the motor carrier industry initially looked at doing that ourselves, but recognized the cost would be considerable and there would be issues about whether that was something the federal government or the industry would have to bear.

[Traduction]

Mr. Atkinson (St. Catharines): Monsieur Eisner, d'après votre document, il semble que la Cour suprême ait soutenu l'usage des tests après les accidents et des tests pré-embauche. Est-ce exact?

M. Eisner: C'est exact.

M. Atkinson: Pour les tests ponctuels, il y a eu des décisions positives et négatives et je crois que des procès ont lieu actuellement.

M. Eisner: C'est exact, mais le seul jugement contraire est celui qui concerne le règlement qui porte sur nos transporteurs routiers, qui a été pris avant que la Cour suprême ne donne son jugement dans ces deux instances. Après cela, on a dans chaque cas soutenu les tests ponctuels et la neuvième circonscription judiciaire, qui se situe au-dessus du tribunal qui a pris la décision dans l'affaire des transporteurs routiers, est saisie en ce moment précis d'un certain nombre de causes. Celle de l'aviation, celle des chemins de fer et celle des grandes routes, et aura lieu bientôt l'argument oral sur le règlement relatif à nos oléoducs. Certaines de ces décisions sont en instance depuis plusieurs mois. Lorsque les requérants ont demandé au tribunal de faire cesser les contrôles en attendant la décision, le tribunal a refusé, ce qui pour de nombreuses personnes signifiait qu'il allait soutenir les tests ponctuels. Les tests ont commencé dans certains de ces secteurs, même si le tribunal ne s'est pas encore prononcé.

M. Atkinson: On nous a dit que nous allions avoir beaucoup de problèmes du fait de la Charte des droits et libertés et il y a en plus notre législation relative aux droits de la personne. Si jamais nous envisagions d'instituer un programme de tests, cela nous causerait de gros problèmes. Nous en sommes tout à fait conscients.

Vous avez parlé de la compétitivité et des postes d'entretien d'outre-mer. J'imagine que les compagnies aériennes et les entreprises de camionnage vous ont signalé les frais supplémentaires que cela leur occasionnait, et le fait que cela minait leur compétitivité.

M. Eisner: C'est exact, bien que d'après certaines entreprises, cela soit considéré comme avantageux car elles réalisent des économies du fait de la mise en vigueur du programme de dépistage, et pas uniquement à cause du facteur sécurité, mais parce que les demandes d'indemnisation pour accidents du travail, et l'absentéisme, entre autres, ont chuté. Nous avons quelques statistiques intéressantes, si vous voulez les entendre.

M. Atkinson: J'imagine qu'on s'inquiète toujours de la concurrence d'autres pays.

M. Eisner: Effectivement.

M. Atkinson: Bien. Vous dites que vous envisagez de procéder à des contrôles en bord de route. A-t-on évalué le coût de l'opération? Qui assumerait ces frais?

M. Eisner: Dans notre secteur du transport routier professionnel, nous avons au départ envisagé de le faire nous-mêmes, mais nous avons compris que le coût serait énorme et que l'on pouvait se demander si c'était la responsabilité du gouvernement fédéral ou de l'industrie.

[Text]

[Translation]

• 1040

When we talked about it with respect to Canadian drivers in the United States, we did not get into the details of who would bear the cost. At no time did we suggest that we would expect the Canadian government to pay for this. It was something we were considering paying, but we never pursued it to this detail.

Mr. Atkinson: Would there be any regime where you could put the cost back onto a foreign trucking company through licensing or whatever?

Mr. Eisner: I do not know. We never got far enough in the discussions to look at this and I am not enough of an expert in that area to know whether we could even do it.

Mr. Atkinson: Safety is obviously the primary factor, but I assume this competitiveness is also creeping into it from the trucking companies, as you said.

Mr. Eisner: Yes, it has to be.

The Chairman: There are actually cost-benefits. Are these cost-benefit studies prepared by the Department of Transport or by the individual companies showing the programs result in less absenteeism and so on?

Mr. Eisner: We have two sets of things in the United States. One is that when we do rule-makings like this, we do cost-benefit analyses for them. So we did analyse in great detail what we expected the cost to be, what we expected the benefits to be.

Within the last couple of days, I also came across a magazine article that indicated some studies put in place by private industry indicated the savings they see as a result of programs, some just for drugs, some for drugs and alcohol.

Our United States Postal Service also did an interesting survey. They did some pre-employment drug testing, hired people who tested positive, and followed the results of the positive versus those who tested negative to see what the results were. Again, I would be glad to share that data with you, but all those studies were relatively positive in terms of the benefit of testing, not just from the perspective of safety, but also with respect to many of these other factors.

The Chairman: You mentioned somewhere in your earlier testimony that different modes have different rules. Certainly our trucking industry is concerned, because we have an awful lot of small truckers, that they may not be able establish an EAP program like some of the larger organizations. Did you mention that some of these rules in your system do not apply to firms of 50 employees or less? Was that applying to trucking firms? What are you doing in terms of small trucking firms if you have any? We hear only about all the big ones that come and gobble up ours.

Lorsque nous en avons parlé à propos des routiers canadiens aux États-Unis, nous n'avons pas abordé les détails et nous n'avons donc pas essayé de savoir qui allait en assumer le coût. Il n'a jamais été question d'envisager que le gouvernement canadien assume les frais de l'opération. Nous envisagions de le faire, mais nous n'avons jamais poussé la question jusque-là.

M. Atkinson: En vertu d'un régime quelconque, serait-il possible de faire assumer ce coût par une entreprise de camionnage étrangère, en se servant du mécanisme d'octroi des licences, par exemple?

M. Eisner: Je ne sais pas. Nous n'avons jamais poussé la discussion assez loin pour étudier ce problème et je ne suis pas suffisamment expert en la matière pour savoir si ce serait même possible.

M. Atkinson: La sécurité c'est évidemment ce qui compte avant tout, mais j'imagine que les entreprises de camionnage y associent la compétitivité, comme vous l'avez dit vous-même.

M. Eisner: C'est une chose nécessaire.

Le président: Il y a en fait avantages sur le plan des coûts. Ces études des coûts-avantages ont-elles été préparées par le département des Transports ou par les entreprises elles-mêmes afin de montrer que les programmes ont pour effet de réduire l'absentéisme, etc?

M. Eisner: Nous avons aux États-Unis des démarches de deux types. Lorsque nous prenons des décisions de ce genre, nous en analysons les coûts-avantages. Nous avons donc analysé de façon très détaillée ce que l'on pouvait envisager comme coûts et comme avantages.

Ces derniers jours, je suis aussi tombé sur un article d'une revue portant sur certaines études réalisées par le secteur privé montrant les avantages que peuvent présenter ces programmes, qu'il s'agisse uniquement du dépistage de la drogue, ou du dépistage de la drogue et de l'alcool.

Le service postal américain a également fait une enquête intéressante. Il a en effet procédé à des tests de dépistage pré-embauche, a engagé les personnes dont les résultats s'étaient révélés positifs et on a suivi l'évolution de ces gens en comparant les groupes positifs et négatifs. Je serais encore une fois heureux de vous faire part de ces résultats, mais toutes ces études semblent relativement favorables pour ce qui est des avantages du dépistage, non pas uniquement du point de vue de la sécurité, mais également à l'égard de ces nombreux autres facteurs.

Le président: Vous avez dit plus tôt, lors de votre témoignage, que des règles différentes s'appliquaient aux divers modes de transport. Nos entreprises de camionnage s'inquiètent, car nous avons énormément de petites entreprises, de ne pas pouvoir instaurer des programmes d'aide aux employés comme peuvent le faire certaines des sociétés plus importantes. Avez-vous dit que certaines de ces règles ne s'appliquaient pas aux entreprises de 50 employés ou moins? Cela valait-il pour les entreprises de camionnage? Que faites-vous pour les petites entreprises de camionnage, si vous en avez? On ne parle que des grosses qui ne font qu'une bouchée de nos petites entreprises.

[Texte]

Mr. Eisner: We have over 200,000 trucking companies in the United States and a great percentage of them are very small operations. Many of them are individual owner-operators. What I was referring to when I said 50 or smaller is the fact that our implementation requires larger companies to start first and smaller companies have essentially another year.

What we wanted to do is to allow the smaller companies to form consortiums, because of the problem you pointed out not just with respect to EAPs but also with testing in general. Many of them are doing this. We felt they could join the programs of larger companies. Some of them are doing that. Some are just hiring contractors. Indeed, when we estimated the cost we were assuming, for example, that it would cost \$25 just for a screening test.

But GCMS confirmation tests would cost \$35, there would be collection costs and so on. Contractors out there now, because the numbers permit them to get economies of scale, are saying they will do the entire thing for companies for \$50 per employee. They will collect it, send it off to a laboratory they hire—or they may even be the laboratory—they will hire the MRO, they will do everything from collecting to bringing the result back to the company for \$50 per covered employee.

What we wanted to do was give them time to pull all this “stuff” into place, and that is why we gave smaller companies an extra year.

Mr. Kristiansen: Arising out of the savings to industry of the program and what the cost of drugs have been to the American workplace, an article “Test Negative—A Look at the Evidence Justifying Illicit Drug Tests” from the *Scientific American*, March 1990, says:

Last year, President George Bush declared that drug abuse amongst American workers cost businesses anywhere from \$60 billion to \$100 billion a year in lost productivity.

The study grew out of a survey of some 3,700 households by the Research Triangle Institute, RTI, in 1982. The RTI group found that the average reported income of households with at least one person who admitted to having ever used marijuana daily, 20 days or more in a 30-day period, was 28% lower than the average reported income of otherwise similar households.

• 1045

The RTI researchers defined that difference in income as “loss due to marijuana use”. The total loss, when extrapolated to the general population, came to \$26 billion. The researchers then added the estimated costs of

[Traduction]

M. Ejsner: Il existe plus de 200,000 entreprises de camionnage aux États-Unis et un fort pourcentage d'entre elles sont très petites. Il s'agit dans la plupart des cas de propriétaires-exploitants. J'ai parlé des entreprises ayant 50 employés ou moins pour la mise en oeuvre du programme car les grosses entreprises doivent commencer d'abord et les entreprises de moins grande envergure disposeront en gros d'une année supplémentaire.

Nous avons voulu par là permettre aux plus petites entreprises de se constituer en consortiums, précisément pour les raisons que vous avez indiquées concernant non seulement les PAE, mais aussi le dépistage en général. C'est ce que font la plupart des entreprises. Il nous a semblé qu'elles pouvaient participer aux programmes des sociétés plus importantes. C'est ce que font certaines d'entre elles. D'autres se contentent de signer des contrats avec des entreprises. Lorsque nous avons évalué les coûts, nous pensions par exemple qu'une analyse de dépistage ne coûterait que 25\$.

Mais une analyse de vérification CG-SM coûterait 35\$ et il y aurait des frais de livraison, etc. Des entrepreneurs offrent maintenant, en raison du nombre de personnes qui leur permet de faire des économies d'échelle, de faire l'ensemble de ces opérations pour les sociétés de transport à raison de 50\$ par employé. Ils se chargent de prendre livraison des échantillons, de les envoyer à un laboratoire qu'ils engagent—l'entreprise peut être un laboratoire—they vont engager le MRO, ils vont tout faire, de la prise de livraison à la transmission des résultats à l'entreprise pour 50\$ par employé.

Nous voulions donner aux entreprises de transport le temps de mettre tout cela en place et c'est pourquoi nous avons accordé aux plus petites entreprises une année supplémentaire.

M. Kristiansen: Du fait des économies que présente le programme pour ce secteur et étant donné ce que coûtent les drogues aux employeurs américains, voici ce que dit un article tiré du *Scientific American* de mars 1990 intitulé «Test négative—A Look at the Evidence Justifying Illicit Drug Tests».

L'année dernière, le président George Bush a déclaré que l'abus des drogues chez les travailleurs américains avait coûté aux entreprises entre 60 et 100 milliards de dollars par an en productivité perdue.

Cette étude a été réalisée à la suite d'une enquête faite dans 3,700 ménages par le *Research Triangle Institute (RTI)* en 1982. Le RTI a constaté que le revenu moyen des ménages comptant au moins une personne ayant avoué avoir pris chaque jour de la marijuana pendant 20 jours ou plus au cours d'une période de 30 jours, était inférieur de 28 p. 100 à celui d'autres ménages par ailleurs semblables.

Les chercheurs du RTI définissent cette différence de revenu comme une «perte due à la consommation de marijuana». La perte totale, si on fait une extrapolation pour la population générale, s'élève à 26 milliards de

[Text]

drug-related crime, health problems and accidents, to arrive at a grand total of \$47 billion for "cost to society of drug abuse". This figure, adjusted to account for inflation and population increase, represents the basis of the President's statement.

The fact that people who use marijuana had a lower income was taken to mean that the use of drugs caused them to have a lower income and this conclusion is then extrapolated. Is this not indicative of a lot of the surveys, in terms of impacts of drugs on the American transport industry and on the American workplace, that have been conducted in the United States?

Mr. Eisner: Many people will find the same problem with respect to doing surveys of drug usage. They will ask what kind of drug user will come forward and admit drug usage and they will say that the only way you will ever know the extent of the problem is to go out and test people because simply asking them through surveys whether or not they are using drugs will be an unreliable way to do a survey.

You have been quoting a lot of the surveys done here. Let me tell you about four studies in addition to this particular one, conducted by the Research Triangle, that I am familiar with.

The United States Postal Service conducted pre-employment tests, as I said. They found out that when they hired a drug abuser or user there was a 50% greater likelihood of absenteeism for those who tested positive and a 50% greater likelihood that those people would be fired for cause.

The magazine article I referred to refers to an unpublished study run by the Steel Workers of America between 1965 and 1982. The study revealed that drug and alcohol abusers were late three times more often, were absent sixteen times more often, had twice as many extended absences of eight days or more, used three times as much sick leave, filed five times more workers compensation claims, and had three to four times more accidents on the job.

Another study by a large utility company showed that after the company implemented an anti-drug program a significant reduction in vehicle accidents occurred and unexcused absences decreased significantly. The company estimated that its substance abuse program—I do not have the details of what it consisted of—cost \$482,000 during the control period, but resulted in savings of \$662,000.

Another study by a large aircraft manufacturing company disclosed savings of \$10,000 for every employee with an alcohol problem who was referred for treatment. The savings resulted from less absenteeism, less tardiness, less short-term grievance or investigation, less health care utilization, less termination and less replacement.

[Translation]

dollars. Les chercheurs ont ensuite ajouté les coûts estimatifs des crimes dûs à la drogue, des problèmes de santé et des accidents pour arriver à un total de 47 milliards de dollars pour le «coût pour la société de l'abus des drogues». Ce chiffre, rajusté pour tenir compte de l'inflation et de l'augmentation de la population, représente le fondement de la déclaration du président américain.

Parce que les personnes qui prennent de la marijuana ont un revenu inférieur, on en a conclu que c'était à cause de la consommation de cette drogue et on a ensuite extrapolé à partir de cette conclusion. Ce fait n'est-il pas révélateur d'un grand nombre d'enquêtes qui ont été réalisées aux États-Unis sur les effets des drogues dans le secteur du transport et dans l'emploi?

M. Eisner: De nombreuses personnes constateront le même problème pour les enquêtes réalisées en matière d'usage des drogues. Elles demanderont quel type de toxicomane se présente et admet qu'il a recours aux drogues et prétendront que la seule manière de vraiment connaître l'étendue du problème est de procéder à des analyses parce que le simple fait de demander aux intéressés dans le cadre d'enquêtes s'ils prennent ou non de la drogue ne constitue pas une manière fiable de réaliser une enquête.

Vous avez cité un grand nombre d'enquêtes réalisées ici. Permettez-moi de vous parler de quatre études qui ont été faites en plus de celle-ci, par le *Research Triangle* et que je connais bien.

Comme je l'ai déjà indiqué, le Service postal américain a procédé à des tests pré-embauche. On a constaté qu'en engageant quelqu'un qui abuse ou qui consomme de la drogue, il y avait 50 p. 100 de plus de chances d'absentéisme pour ceux qui avaient un résultat positif et 50 p. 100 de chances de plus que ces personnes soient renvoyées pour un motif déterminé.

L'article de la revue que j'ai cité porte sur une étude non publiée et réalisée par les Métallurgistes unis d'Amérique entre 1965 et 1982. Cette étude révèle que les toxicomanes, qui consomment de la drogue ou de l'alcool, sont trois fois plus souvent en retard, sont 16 fois plus souvent absents, ont deux fois plus d'absences prolongées de huit jours ou plus, ont trois fois plus recours aux congés de maladie, présentent cinq fois plus de demandes d'indemnisation pour accidents du travail, et ont de trois à quatre fois plus d'accidents au travail.

Une autre étude réalisée par une grande entreprise de services publics montre qu'après l'instauration du programme anti-drogue, on a constaté une diminution importante des accidents de voiture et des absences non motivées. L'entreprise estime que son programme de lutte contre la toxicomanie—je ne sais pas exactement en quoi il consistait—lui a coûté 482,000\$ pendant la période de contrôle, mais lui a permis d'économiser 662,000\$.

Une autre étude réalisée par un gros constructeur d'avions a signalé des économies de 10,000\$ pour chaque employé alcoolique envoyé en traitement. Ces économies sont dues à la diminution de l'absentéisme, des retards, des griefs à court terme ou des enquêtes, du recours aux services médicaux, des congédiements et des remplacements.

[Texte]

Again, a lot of studies have been done and I am sure experts could find fault with a lot of them, just as they find fault with survey results or even with drug testing results. Perhaps there is no perfect answer to discovering the extent of the problem or whether the problems are being eliminated by what we are doing.

Mr. Kristiansen: Mr. Eisner referred to the post office study and I was interested about that one in particular. That is another study that is being—

The Chairman: No, he referred to it as—

Mr. Kristiansen: A lot of these surveys do not hold water.

The Chairman: Fine. We are going to argue about that aspect and he did refer to it, so if you want to ask a question about the postal study—

Mr. Kristiansen: But if he is aware of—

The Chairman: We are not here to discuss, define and assess all the studies that have been conducted in the United States on this issue. We are here to hear the experience of the witnesses. You may not agree with it or like it, but we will go in camera after this witness in order to see what direction we are going to take.

Mr. Kristiansen: We have had numerous witnesses who favour the testing regime and keep referring to studies, some to specific studies, basing a lot of their arguments on the fact that we should accept the results of those studies *carte blanche* to show that a problem exists and that the testing regime is leading to a safer industry and safer workplaces.

If those studies are flawed—and I would like to ask him about that particular one, which is unrelated—it is important that we know that of the surveys we have been continually referred to, many simply do not hold water and are in fact evaluated—

The Chairman: Put your question. We are not here because of the American Postal Service Study, but because of a study done in Canada by Canadians, with Canadian workers, that has been tabled and is part of the drug strategy. We may not agree with it and we will debate that study later on, after we have heard evidence for three to four weeks.

Mr. Kristiansen: The government broke its word. That survey is no good either because they did not carry out any consultation with the people with whom they had promised in writing to evaluate the results. It is just as flawed as their studies.

• 1050

The Chairman: Let us not embarrass this witness with our internal problems of whether government has broken its word or not. This witness came on his own to give us the American experience. I think he has given it in a very clear,

[Traduction]

Un grand nombre d'études ont donc été réalisées et je suis sûr que les experts pourraient y trouver beaucoup à redire, de même qu'ils trouvent à redire aux résultats des enquêtes ou même des tests de dépistage des drogues. Il n'y a peut-être pas de réponse idéale pour connaître l'étendue du problème ou pour savoir si l'on arrive à éliminer ces problèmes en agissant comme nous le faisons.

M. Kristiansen: M. Eisner a parlé de l'enquête du Service postal qui m'intéresse tout particulièrement. Voilà une étude qui. . .

Le président: Non, il a dit qu'elle. . .

M. Kristiansen: La plupart de ces enquêtes ne tiennent pas debout.

Le président: Très bien. Nous allons discuter de cet aspect du problème, qu'il a d'ailleurs mentionné. Si vous voulez poser une question sur l'étude du Service postal. . .

M. Kristiansen: Mais s'il sait que. . .

Le président: Nous ne sommes pas ici pour débattre, définir ou évaluer toutes les études qui ont été réalisées aux États-Unis sur ce sujet. Nous sommes ici pour que les témoins nous fassent part de leur expérience. Vous ne serez peut-être pas d'accord ou cela ne vous plaira peut-être pas, mais nous siégerons à huis clos après l'audition de ces témoins pour voir dans quelle direction nous allons nous orienter.

M. Kristiansen: Nous avons eu de nombreux témoins qui sont favorables au système de dépistage et qui ne cessent de mentionner des études, certains parlent d'études précises, et fondent l'essentiel de leurs arguments sur le fait que l'on devrait accepter les résultats de ces études les yeux fermés car elles montrent qu'il y a effectivement un problème et que le système du dépistage entraîne une plus grande sécurité dans le secteur et sur les lieux de travail.

Si ces études sont viciées—et j'aimerais lui poser une question sur celle-ci en particulier—ce qui est sans rapport—il est important que l'on sache que de toutes les études que l'on nous cite sans cesse, beaucoup ne tiennent pas debout et sont en fait évaluées. . .

Le président: Posez votre question. Nous ne sommes pas ici pour examiner l'étude du Service postal américain, mais celle réalisée au Canada par des Canadiens, avec des travailleurs canadiens, qui a été déposée et qui entre dans le cadre de la stratégie de lutte contre la toxicomanie. Nous ne sommes peut-être pas d'accord avec elle et nous discuterons de cette étude plus tard après avoir entendu des témoignages pendant trois ou quatre semaines.

M. Kristiansen: Le gouvernement a manqué à sa parole. Cette étude ne vaut rien non plus parce que l'on n'a procédé à aucune consultation des personnes avec qui l'on avait promis par écrit d'évaluer les résultats. Elle est tout aussi défectueuse que leurs études.

Le président: Ne mettons pas notre témoin dans l'embarras en lui faisant part de nos problèmes internes pour ce qui est de savoir si le gouvernement a manqué à sa parole ou non. Ce témoin est venu de son propre chef pour nous faire

[Text]

cogent way. We could be here for months talking about studies in all parts of the world. That is not our job. Our job is to try to assess the evidence we have, and we are going to debate that after we let Mr. Eisner off the witness seat here, but if you want to put the question about the American Postal Service study—

Mr. Kristiansen: I will put it quickly.

The Chairman: That is about it.

Mr. Kristiansen: Mr. John Morgan of the City University of New York Medical School points out in the same article that the postal service study has not been published in a peer review journal. In fact, he says, only one study comparing the work of drug test positives and negatives has passed peer review.

Last year in the *The Journal of General Internal Medicine*, David Parish of the Mercer University School of Medicine in Georgia reported on a study of 180 hospital employees, 22 of whom had tested positive after being hired.

The Chairman: Mr. Kristiansen. . .

Mr. Kristiansen: You said to ask the question.

The Chairman: I thought you were asking about the American Postal Service study.

Mr. Kristiansen: Parish examined supervisor evaluations and other indexes and found no difference between drug-positive and drug-negative employees at the end of one year. He noted that 11 of the negatives had been fired during that period and none of the positives.

That is the only one of the major studies that has received peer review. It is exactly the opposite of all those that have simply been cited without any examination by other people in the area.

The Chairman: Thank you, Mr. Eisner, for appearing today. We are going to go in camera now and see just where we head with this issue. I want to thank you for coming and giving very clear evidence on the American situation, which, as you pointed out, may not be applicable in the Canadian situation. I do not think we need any further information, but if we do the clerk will be in touch with you.

Mr. Eisner: I would like to stress again that I appreciate the opportunity to tell you about our program and that I do not believe it is our role to tell you what to do.

I talked earlier with one of the members about air bags and automatic belts. It is another issue upon which I spent a great deal of time in my job. We learned an awful lot from your experience with mandatory seatbelt laws and relied a lot upon what you had done. We felt it was very valuable.

[Translation]

part de l'expérience américaine. Je crois qu'il l'a fait de façon très claire et très intelligente. Nous pourrions passer des mois à discuter de toutes les études qui sont réalisées un peu partout dans le monde. Mais ce n'est pas notre travail. Notre travail consiste à essayer d'évaluer les témoignages que nous recevons et nous allons en discuter une fois que M. Eisner sera parti, mais si vous voulez poser une question sur l'étude du Service postal américain. . .

M. Kristiansen: Je le ferai brièvement.

Le président: C'est bien.

M. Kristiansen: M. John Morgan de la City University of New York Medical School indique dans le même article que l'étude du Service postal n'a pas été publiée dans une revue confraternelle. En fait, il indique qu'une seule étude comparant le travail des personnes ayant eu des résultats positifs et négatifs aux tests de dépistage des drogues avait été évaluée par des pairs.

L'année dernière, dans *The Journal of General Internal Medicine*, David Parish de la faculté de médecine de l'université Mercer en Georgie rendait compte d'une étude réalisée sur 180 employés des hôpitaux parmi lesquels 22 avaient eu des résultats positifs au test après avoir été embauchés.

Le président: Monsieur Kristiansen. . .

M. Kristiansen: Vous m'avez dit de poser ma question.

Le président: Je croyais qu'elle portait sur l'étude du Service postal américain.

M. Kristiansen: M. Parish a étudié les évaluations des chefs de service et d'autres indices et n'a constaté aucune différence entre les employés ayant eu des résultats positifs et ceux ayant eu des résultats négatifs au test de dépistage, à la fin d'une année. Il a constaté que 11 des personnes ayant eu des résultats négatifs avaient été renvoyées pendant cette période, ce qui n'avait été le cas de personne dans l'autre groupe.

Parmi les études importantes, c'est la seule qui ait été évaluée par des pairs. Elle montre exactement le contraire de toutes celles qui nous ont été citées sans avoir été étudiées par d'autres personnes du secteur concerné.

Le président: Merci, monsieur Eisner, d'être venu aujourd'hui. Nous allons maintenant siéger à huis clos et essayer de voir ce que nous allons faire. Je tiens à vous remercier d'être venu et de nous avoir montré très clairement quelle était la situation aux États-Unis. Comme vous l'avez indiqué vous-même, il ne faut peut-être pas établir de parallèle avec la situation canadienne. Je ne pense pas que nous ayons besoin de renseignements supplémentaires, mais si c'était le cas, le greffier se mettrait en rapport avec vous.

M. Eisner: Je tiens à indiquer encore une fois que je suis heureux d'avoir eu la possibilité de vous parler de notre programme et que je ne pense pas qu'il nous revienne de vous dire ce qu'il faut faire.

J'ai parlé plus tôt avec l'un des membres du comité des coussins gonflables et des ceintures automatiques. C'est une autre question à laquelle je me suis beaucoup intéressé dans le cadre de mon travail. Votre expérience des règlements rendant obligatoires le port de la ceinture de sécurité nous a beaucoup appris et nous nous inspirons beaucoup de ce que vous avez fait. Cela nous a semblé tout à fait valable.

[Texte]

We feel there are a lot of similarities between our countries, although I am sure there are a lot of people who would insist these similarities do not include drug use. We have learned a lot from you in the past. We have found some of the things you have done to be very helpful to us, and we hope what we have done here can be helpful if you decide on your own to go ahead.

The Chairman: I hope you read our report. We might be able to help you with the type of regime you have in the States, even though your court system seems to be validating parts of it. That is for us to decide here, and we will try to come up with a Canadian situation, even though we are in a North American continent. Thanks very much.

Mr. Eisner: Thank you.

The Chairman: Colleagues, I want to thank you for having very pertinent questions, basically, to this very pertinent witness.

[Proceedings continue in camera]

[Traduction]

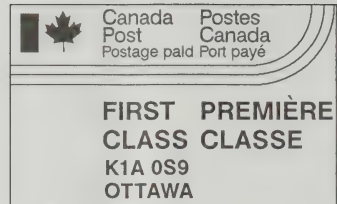
Nous avons le sentiment qu'il y a de grandes ressemblances entre nos deux pays, même si bon nombre de personnes, j'en suis sûr, seraient tentées d'insister pour dire que la consommation de drogues n'est pas à mettre au compte de ces ressemblances. Vous nous avez beaucoup appris dans le passé. Certaines des démarches que vous avez entreprises nous ont été très utiles et nous espérons que ce que nous avons fait ici vous aidera à décider seuls des mesures à prendre.

Le président: J'espère que vous lirez notre rapport. Nous pourrions peut-être vous aider, étant donné le système que vous avez aux États-Unis, même si ce sont en partie les tribunaux qui semblent avoir la responsabilité de valider certains éléments. Il nous reste maintenant à décider ce qu'il faut faire pour nous, et nous essaierons de trouver une solution purement canadienne, même si nous sommes sur le continent nord-américain. Merci infiniment.

M. Eisner: Merci.

Le président: Mes chers collègues, je veux vous remercier pour les questions pertinentes que vous avez posées en général à notre excellent témoin.

[Les délibérations se poursuivent à huis clos]



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada;
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the U.S. Department of Transportation:

Neil Eisner, Assistant General Counsel.

TÉMOIN

Du U.S. Department of Transportation:

Neil Eisner, Conseiller général adjoint.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 47

Thursday, June 7, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 47

Le jeudi 7 juin 1990

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), a round table discussion with a parliamentary delegation from the Supreme Soviet

CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article 108(2) du Règlement, table ronde avec une délégation parlementaire du Suprême Soviet

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Len Gustafson
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Len Gustafson
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Marc Bosc

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 7, 1990
(63)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:30 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Maurice Dionne, Darryl Gray, Pat Nowlan, Larry Schneider.

Acting Member present: Joe Fontana for Stan Keyes.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Supreme Soviet: Rafik N. Nishanov, Chairman of the Soviet of Nationalities, USSR Supreme Soviet; Head of the delegation; Yuri V. Goulyayev, Member of the Soviet of the Union Commission on Transport, Communications and Informatics; Director of the USSR Academy of Sciences Institute of Radiotechnics and Electronics; Clara S. Khalik, Member of the Soviet of Nationalities Commission on National Policy and Interethnic Relations.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee held a round table discussion on transportation issues with a parliamentary delegation from the Supreme Soviet of the USSR.

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 7 JUIN 1990
(63)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10 h 30, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Harry Chadwick, Maurice Dionne, Darryl Gray, Pat Nowlan, Larry Schneider.

Membre suppléant présent: Joe Fontana remplace Stan Keyes.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du Soviet suprême: Rafik N. Nishanov, président du Soviet des nationalités, chef de la délégation; Yuri V. Goulyayev, membre de la Commission des transports, des communications et de l'informatique du Soviet de l'Union, et directeur de l'Institut de radiotechnique de l'Académie des sciences de l'URSS; Clara S. Khalik, membre de la Commission de la politique nationale et des relations interethniques du Soviet des nationalités.

Selon le mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité tient une table ronde sur des aspects des transports, en compagnie d'une délégation parlementaire du Soviet suprême.

À 12 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Bosc

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, June 7, 1990

• 1031

The Chairman: Mr. Chairman, as one Chairman to another, welcome to this meeting of the Standing Committee on Transport of the House of Commons of Canada. I welcome you and your colleagues. We are meeting in a room called the Railway Committee Room. This room has been the scene of many historic debates on railways in days of yore—

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): And on telegraphs and canals.

The Chairman: Telegraphs and canals. Now we have computers and satellites.

If I were in Moscow and met one of your committees, I would be interested to learn where the members came from, because your country is twice our size, something I was not fully appreciative of until I got ready for this meeting. I thought it might help you before we start on transport problems to tell you the committee is composed of eight government members, four loyal opposition members, and then two third party, NDP, national democratic socialists.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): No, no, no, no.

Mr. Benjamin: Just democratic socialist.

The Chairman: The New Democratic Party. We have the Conservatives, the Liberals, and then the NDP. The numbers are eight, four, and two, and I shall ask them to introduce themselves.

As they do it, I am going to have the clerk—as you know in your country, the clerks are very important and do an awful lot of the work—stand and generally point out where these people come from. I had been hoping to have a large map for this purpose.

Each member is going to say who he is, where he comes from and what he did before he became a Member of Parliament, so you can get an idea of how we cover the country and how we have a variety of individuals in this committee, which makes it, to me, one of the better committees of the House of Commons.

Mr. Dionne (Miramichi): My name is Maurice Dionne. I come from Miramichi in New Brunswick. Before I lost my mind, I was a teacher.

Mr. Fontana (London East): My name is Joe Fontana. I come from London, Ontario, which is in the southwestern part of Ontario, perhaps the most prosperous part of the country, the engine that makes this country go. Before I became a Member of Parliament I was a municipal councillor and I had my own insurance business in London, Ontario.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 7 juin 1990

Le président: Monsieur le président, puisque c'est le titre que nous pouvons nous donner mutuellement, je vous souhaite la bienvenue à cette réunion du Comité permanent des transports de la Chambre des communes du Canada. Je souhaite également la bienvenue à vos collègues. Nous nous réunissons dans une pièce qui s'appelle la Salle du comité des chemins de fer. Cette pièce a été autrefois le théâtre de nombreux débats historiques sur les chemins de fer. . .

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Et aussi sur les télégraphes et les canaux.

Le président: Les télégraphes et les canaux. Aujourd'hui, nous avons des ordinateurs et des satellites.

Si j'étais à Moscou et que j'assistais à une réunion de l'un de vos comités, je voudrais savoir d'où viennent les membres du comité. En effet, votre pays est deux fois plus grand que le nôtre, ce dont je ne me rendais d'ailleurs pas vraiment compte avant de me préparer pour cette réunion. J'ai donc pensé qu'il serait utile, avant d'aborder les problèmes du transport, de vous dire que le comité se compose de huit députés ministériels, quatre députés membres de la loyale opposition et deux députés membres d'un tiers parti, le NPD, c'est-à-dire les nationaux socialistes démocratiques.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Non, ce n'est pas du tout cela.

M. Benjamin: Disons seulement socialistes démocratiques.

Le président: Le Nouveau parti démocratique. Nous avons donc les Conservateurs, les Libéraux et ensuite les Néo-démocrates, qui sont au nombre de huit, quatre et deux, respectivement. Je vais leur demander de se présenter à tour de rôle.

Au fur et à mesure, je vais demander au greffier—comme vous le savez chez-vous, les greffiers sont très importants et font énormément de travail—de pointer sur la carte l'endroit d'où viennent les députés. J'avais espéré avoir une carte murale dans ce but.

Chaque membre du comité dira son nom, d'où il vient et ce qu'il faisait avant de devenir député au Parlement. Vous aurez ainsi une idée de la composition de notre comité; vous verrez que nous venons de tous les coins du pays et que nos antécédents sont très variés, ce qui fait de notre comité, à mes yeux, l'un des meilleurs comités de la Chambre des communes.

M. Dionne (Miramichi): Je m'appelle Maurice Dionne. Je suis de Miramichi, au Nouveau-Brunswick. Avant de perdre la tête, j'étais professeur.

M. Fontana (London est): Je m'appelle Joe Fontana et je viens de London. Cette ville est située dans le sud-ouest de l'Ontario, qui est peut-être la région la plus prospère du pays, le moteur de notre économie. Avant de devenir député au Parlement, j'étais conseiller municipal et je possédais ma propre compagnie d'assurance à London, en Ontario.

[Texte]

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): My name is Les Benjamin. I have been a Member of Parliament 22 years this month, with 21 years on this committee. I am from the constituency of Regina—Lumsden in Saskatchewan, which is where we grow the wheat you buy from us. Before I was a Member of Parliament, I was a railway worker and I was party secretary for my party in Saskatchewan.

• 1035

Mr. Angus: My riding is Thunder Bay, where the grain that Mr. Benjamin's constituents produce is moved through to travel to your country. We would like you to keep doing that, if I could put in a pitch, more and more, because we are not in exactly good straits right now. I used to be a municipal park planner, a highway construction worker, and a member of the provincial legislature a number of years ago. Welcome.

Mr. Schneider (Regina—Wascana): I would welcome you too. I am from the other half of the city that Mr. Benjamin represents—Regina—which is often called the Ukraine of Canada. I was the mayor of the capital city for nine years before I was elected. Before that I was an engineering technician with the federal government. I have a small farm. I have been to the Soviet Union twice. My grandparents were born in Crimea.

I would like to introduce my colleague, who is not here because he is in the Soviet Union, Len Gustafson, who is from the southeast corner of Saskatchewan—the other direction. He is a farmer and is a member of this committee as well.

Mr. Atkinson (St. Catharines): I am from St. Catharines, Ontario. St. Catharines is right on the Welland Canal and is about 15 miles from Niagara Falls; that is the easiest way to describe it. Prior to this life I was a lawyer and still am.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I come from the eastern part of Canada, from the province of Quebec on the Gaspé Peninsula, which is probably the most beautiful part of Canada. Before politics I was a school teacher, like Mr. Dionne. I was a farmer and a municipal politician.

Mr. Chadwick (Brampton—Malton): I am from Brampton, Ontario. I was a municipal politician before coming to the House of Commons. I worked for Ford Motor Company and I am still a card-carrying member of the Canadian Auto Workers Union. I am a former president of a local union in the Auto Workers.

Mr. Dionne: Then you went dead on us.

The Chairman: I have a sort of Irish background; not the Ukraine or Crimea, but we are originally from Ireland. My name is Patrick Nowlan, and I am from Nova Scotia in the Atlantic. I have been a member for 25 years. Mr. Benjamin

[Traduction]

M. Benjamin (Régina—Lumsden): Je m'appelle Les Benjamin. Je suis député au Parlement depuis 22 ans ce mois-ci et je suis membre de ce comité depuis 21 ans. Je représente la circonscription de Régina-Lumsden, en Saskatchewan, province où l'on cultive le blé que vous achetez. Avant de siéger au Parlement, j'étais cheminot et j'ai été secrétaire de mon parti en Saskatchewan.

M. Angus: Je représente la circonscription de Thunder Bay. C'est à cet endroit que les céréales que produisent les électeurs de M. Benjamin sont embarquées à bord d'un navire pour être transportées jusque chez vous. Soit dit en passant, nous espérons que vous continuerez d'acheter nos céréales en quantité de plus en plus grandes, parce que notre situation n'est pas particulièrement reluisante à l'heure actuelle. J'ai travaillé à l'aménagement de parcs municipaux et à la construction de routes et j'ai été député à l'Assemblée législative provinciale il y a un certain nombre d'années. Je vous souhaite la bienvenue chez nous.

M. Schneider (Regina—Wascana): Je vous souhaite moi aussi la bienvenue. Je viens de l'autre moitié de la ville que représente également M. Benjamin, c'est-à-dire Regina, dans une région que l'on appelle souvent l'Ukraine du Canada. J'ai été maire de la capitale provinciale pendant neuf ans avant d'être élu au Parlement. Avant cela, je travaillais dans l'administration fédérale à titre de technicien en génie. Je possède une petite ferme. Je suis allé deux fois en Union soviétique. Mes grands-parents sont nés en Crimée.

Je voudrais vous présenter mon collègue qui est absent parce qu'il se trouve justement en Union soviétique. Len Gustafson vient du sud-est de la Saskatchewan—de l'autre côté. Il est agriculteur et est également membre de notre comité.

M. Atkinson (St. Catharines): Je viens de St. Catharines, en Ontario. La ville de St. Catharines est située sur le canal Welland, à environ 15 milles des chutes Niagara: c'est le meilleur moyen de la situer. Avant d'entrer en politique, j'étais avocat et je le suis encore.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je viens de l'est du Canada, de la province de Québec, plus précisément de la péninsule de Gaspésie, qui est probablement la plus belle région du Canada. Avant de faire de la politique, j'étais professeur, tout comme M. Dionne. J'étais également agriculteur et j'ai fait de la politique municipale.

M. Chadwick (Brampton—Malton): Je viens de Brampton, en Ontario. J'ai fait de la politique municipale avant d'être élu à la Chambre des communes. J'ai travaillé pour la compagnie Ford et je suis toujours membre du Syndicat canadien des travailleurs de l'automobile. J'ai déjà été président d'une section locale du Syndicat des travailleurs de l'automobile.

M. Dionne: Ensuite, vous nous avez laissés tomber.

Le président: Je suis d'origine irlandaise; mes ancêtres ne venaient pas de l'Ukraine ni de Crimée, mais d'Irlande. Je m'appelle Patrick Nowlan et je viens de la Nouvelle-Écosse, dans la région de l'Atlantique. Je suis député depuis 25 ans.

[Text]

and I are sort of . . . I am a little more deany than he; I am a little more senior than he, even though he has less hair than I. I was a lawyer on the west coast in British Columbia, so I have an appreciation for both coasts. I have always been interested in transport problems. That is enough of that.

You are in the Railway Committee Room. At 11 a.m., our House of Commons, our Parliament, convenes—goes in. You may not hear the bell, but anywhere you are in the building, the bell rings and those lights will flash. A couple of our members may have to go at 11 a.m. to get a quorum and to do some other things at 11 a.m. If they leave, it is not because you are speaking or I am speaking. Usually they like to leave when I am speaking. I just want to let you know that.

Perhaps, Mr. Chairman, you could introduce the two very honoured colleagues you have with you. Then I want to say something to get the questions going.

Mr. Rafik N. Nishanov (Chairman of the Soviet of Nationalities, U.S.S.R. Supreme Soviet): [*Witness speaks in Russian language*].

• 1040

Mrs. Clara Khallik (Member of the Soviet of Nationalities Commission on National Policy and Interethnic Relations):

The Chairman: Thank you. Your first name is the name of my sister, Clara, and she is very close to me, politically and by blood. So I will never forget you. I will never forget you.

Mr. Dionne: Could I ask one brief question?

The Chairman: Yes, but we have another witness. Let us hear the other gentleman who is very interested in transport, Mr. Goulyaev.

Mr. Yuri V. Goulyaev (Member of the Soviet of the Union Commission on Communications and Informatics, and Director of the U.S.S.R. Academy of Sciences Institute of Radiotechnics and Electronics): [*Witness speaks in Russian*].

• 1045

The Chairman: Mr. Chairman and colleagues, I want to know what you would like to ask us. Perhaps Mr. Goulyaev touched on the question I was going to ask you. I was talking to our External Affairs people trying to find out how transportation matters are organized in your country. I would like to know if there is a minister of transport. Mr. Goulyaev might have touched on this with the commission, but is there a minister of transport within President Gorbachev's Council of Ministers? I understand this is the case with finance, foreign affairs, defence and internal affairs. Is there one person who is responsible for transport? How do you organize it?

I would like to know what questions you want to ask us and then we have some others to ask you.

[Translation]

M. Benjamin et moi-même sommes en quelque sorte. . . Enfin, je suis un peu plus ancien que lui, même s'il a moins de cheveux que moi. J'ai été avocat en Colombie-Britannique, sur la côte ouest, ce qui fait que je comprends bien les deux extrémités du pays. Je me suis toujours intéressé aux problèmes du transport. Voilà pour les présentations.

Nous sommes donc dans la salle du Comité des chemins de fer. À 11h, notre Chambre des communes, notre Parlement se réunit, commence à siéger. Vous n'entendrez peut-être pas la sonnerie, mais peu importe où l'on se trouve dans l'immeuble, on entend une sonnerie et les lumières que vous voyez en haut vont clignoter. Il est possible que quelques députés aient à partir à 11 heures pour avoir le quorum à la Chambre et pour s'occuper d'autres travaux. S'ils partent, ce ne sera pas parce que c'est vous qui parlez ou encore moi. Habituellement, ils aiment bien partir pendant que je parle. Je tenais seulement à vous en avertir.

Monsieur le président, peut-être pourriez-vous nous présenter les deux distingués collègues qui vous accompagnent. Ensuite, je lancerai le débat.

M. Rafik N. Nishanov (président du Soviet des nationalités, Soviet suprême de l'URSS): [*Le témoin s'exprime en russe*].

Mme Clara Khallik (membre du Soviet des nationalités, Commission de la politique nationale et des relations interethniques):

Le président: Merci. Votre prénom est le même que celui de ma soeur, Clara, qui est très près de moi, tant par son orientation politique par les liens du sang. Je ne vous oublierai donc jamais. Je ne vous oublierai jamais.

M. Dionne: Pourrais-je poser brièvement une question?

Le président: Oui, mais nous avons un autre témoin. Écoutons d'abord ce monsieur qui s'intéresse énormément au transport, M. Goulyaev.

M. Yuri V. Goulyaev (membre de la Commission des communications et de l'informatique du Soviet de l'Union, et directeur de l'Institut de radiotechnique de l'Académie des sciences de l'URSS): [*Le témoin s'exprime en russe*].

Le président: Monsieur le président et chers collègues, quelles sont les questions que vous aimeriez nous poser? M. Goulyaev a abordé une question que j'allais vous poser. J'ai parlé à nos fonctionnaires des Affaires extérieures afin de me renseigner sur la façon dont les transports sont organisés dans votre pays. J'aimerais savoir s'il y a un ministre des transports. M. Goulyaev l'a peut-être mentionné en parlant de la Commission, mais le Conseil des ministres du président Gorbachev comprend-il un ministre des Transports? C'est le cas, si j'ai bien compris, pour les Finances, les Affaires étrangères, la Défense et l'Intérieur. Y a-t-il un responsable des transports? Comment ce secteur est-il organisé?

J'aimerais connaître les questions que vous aimeriez nous poser, puis ce sera à notre tour de vous interroger.

[Texte]

Mr. Nishanov: *[Witness speaks in Russian].***Mr. Goulyaev:** *[Witness speaks in Russian].*

• 1100

The Chairman: That is it? *C'est tout?***Mr. Goulyaev:** I continue.**The Chairman:** Continue, yes. They are not walking out because they do not agree with you or they are mad at you. They are doing their duty; otherwise, someone will get mad at them.**Mr. Goulyaev:** *[Witness continues in Russian].*

• 1105

The Chairman: Fine. We will get into questions. Maurice, you had a question.**Mr. Dionne:** It would seem obvious, Mr. Chairman, that some of the problems experienced in the Soviet Union are not totally unfamiliar to us in Canada. With regard to rail passenger service, we have taken a rather unique approach to solving the problem by reducing the number of trains and the number of routes. I would not recommend it as a transportation system. I think you have gone through that very thoroughly, so I will not badger you with questions about your rail passenger service.

It would seem that Canadians have more access to the telephone than some of the people in the Soviet Union. I do not know whether it is customary in the Soviet Union for households to have several telephones, but I simply bring that up to advise you if you have children, do not get the second telephone.

The Chairman: They have a problem getting the first telephone, so let us not worry about the second one. Ask a question.**Mr. Dionne:** I want to put a question to Madam Khallik. I would like to ask her, when she finds out why things are not as they should be, would she be kind enough to explain it to us? That is my question, Mr. Chairman.**The Chairman:** That is from one teacher to another teacher, because he used to be a teacher too. Perhaps you have a philosophic answer to that philosophic question.**Mrs. Khallik:** *[Witness speaks in Russian].*

• 1110

The Chairman: I thank you for that exchange. I am going to ask Mr. Atkinson to try to answer that. He is the lawyer in the crowd.**Mr. Benjamin:** That will make it worse.**The Chairman:** This is not to give you a legal answer to a good question. I had somewhat the same question about how you related to your republic.

[Traduction]

M. Nishanov: *[Le témoin s'exprime en russe].***M. Goulyaev:** *[Le témoin s'exprime en russe].***Le président:** C'est tout?**M. Goulyaev:** Je continue.**Le président:** Continuez, je vous en prie. S'ils sortent, ce n'est pas parce qu'ils ne sont pas d'accord avec vous ni qu'ils sont fâchés. Ils font tout simplement leur travail. Autrement, ils passeront un mauvais quart d'heure.**M. Goulyaev:** *[Le témoins poursuit en russe].***Le président:** Bien. Passons maintenant aux questions. Maurice, vous aviez une question à poser.**M. Dionne:** Il me semble évident, monsieur le président, que certains des problèmes que connaît l'Union-Soviétique ne sont pas totalement inconnus chez-nous. Pour les services ferroviaires voyageurs, nous avons opté en faveur d'une solution assez originale pour régler le problème en réduisant le nombre de trains et le nombre d'itinéraires. Ce n'est pas ce que je recommanderais pour un réseau de transport. Vous avez passé la question en revue de façon très complète et je ne vous importunerai donc pas par des questions sur vos services ferroviaires voyageurs.

Il semble que les Canadiens aient davantage accès au téléphone que certains Soviétiques. Je ne sais pas s'il est habituel en Union-Soviétique que les ménages disposent de plusieurs téléphones, mais si j'ai abordé cette question, c'est tout simplement pour vous prévenir de ne pas vous procurer un deuxième téléphone si vous avez des enfants.

Le président: Ils ont déjà de la difficulté à obtenir un premier téléphone, ne nous inquiétons donc d'un deuxième téléphone. Posez votre question.**M. Dionne:** J'aimerais poser une question à Madame Khallik. Je voudrais lui demander ce qu'elle fait lorsqu'elle s'aperçoit que les choses ne vont pas aussi bien qu'elle le souhaiterait. Voilà ma question, monsieur le président.**Le président:** C'est une question posée par un professeur à un autre professeur, parce qu'elle a été professeur elle aussi. Vous avez peut-être une réponse philosophique à donner à cette question philosophique.**Mme Khallik:** *[Le témoin s'exprime en russe].***Le président:** Je vous remercie pour cet échange de vues. Je demanderai à M. Atkinson de répondre à cette question. C'est lui l'avocat du groupe.**M. Benjamin:** Ce sera encore pire.**Le président:** Il ne s'agit pas de donner une réponse juridique à une bonne question. J'avais sensiblement la même question à poser sur vos relations avec la république.

[Text]

Perhaps after he gives the answer you might just amplify a little on how your commission relates to the ministers or commissions in your republics, to see just how similar we are. Mr. Atkinson, would you give your learned opinion from the bench?

Mr. Benjamin: If you are wrong, we will correct you.

Mr. Atkinson: I think my friend Mr. Benjamin, who has been on this committee much longer, can also help me out.

Basically, provinces do have a great deal of power, as you mentioned. It is always difficult defining the various jurisdictions between the provinces and the federal government. The easiest one is the interprovincial means of transportation; this is definitely under federal jurisdiction. If you have trucks that cross provincial boundaries, or even international boundaries, into the United States, they would be looked after by the federal government.

Trains that cross interprovincial boundaries would also come under federal jurisdiction. Provinces have some jurisdiction for commuter trains. These trains take individuals into the larger cities from the outlying areas, such as into Toronto or Montreal or Vancouver.

In terms of waterways, the federal government has jurisdiction over our three coasts and a waterway through the heart of the country, the St. Lawrence Seaway. Interprovincial airlines and airports also would be under federal jurisdiction.

The Chairman: That is pretty good.

Mr. Benjamin: While constitutionally the federal authority has jurisdiction over interprovincial trucking, they have passed over to the provinces the authority to regulate the trucking.

Although constitutionally the federal government could take back the authority any time they wanted, they leave that mainly in the hands of the provincial sections. One of the drawbacks is that each province has a different set of regulations, load limits, speed limits, safety regulations, whatever. Some do a very good job; some do not do very well. We need to improve that to a real uniform standard across the country and let them regulate and see that the rules and regulations are being implemented.

• 1115

We have a National Transportation Agency. If you want to operate an airline, charter or international, you must get approval from the National Transportation Agency. Similarly, if you want to enlarge your railway or make it smaller—we have been making them smaller—or if you want to abandon some railway line, you must get approval from the National Transportation Agency. They may or may not hold public hearings; usually they hold them. They also have jurisdiction over the marine business.

[Translation]

Une fois qu'il aura donné sa réponse, vous pourrez peut-être expliquer un peu les liens qui existent entre votre commission et les ministres ou avec les autres commissions de vos républiques, pour que nous ayons une idée des ressemblances avec notre pays. Monsieur Atkinson, pourriez-vous nous donner votre opinion éclairée?

M. Benjamin: Si vous faites erreur, nous vous corrigerons.

M. Atkinson: Je pense que mon ami M. Benjamin, qui fait partie du comité depuis beaucoup plus longtemps, peu aussi me donner un coup de main.

En principe, les provinces n'ont pas beaucoup de pouvoir, comme vous l'avez mentionné. Il est toujours difficile de définir les divers domaines de compétence des provinces et du gouvernement fédéral. Il est plus facile de commencer par le transport interprovincial qui, sans contredit, relève du gouvernement fédéral. Les camions qui traversent les limites provinciales, ou même les frontières internationales vers les États-Unis, sont de compétence fédérale.

Les trains qui franchissent les limites des provinces sont également de compétence fédérale. Les provinces ont la responsabilité des trains de banlieue. Ces trains transportent les passagers des régions avoisinant les grandes villes, comme Toronto, Montréal ou Vancouver.

Pour le transport maritime, le gouvernement fédéral a compétence sur nos trois littoraux ainsi que sur une voie d'eau navigable qui traverse le cœur du pays, la Voie maritime du Saint-Laurent. Les lignes aériennes et les aéroports interprovinciaux sont également du ressort du gouvernement fédéral.

Le président: Vous vous en êtes bien sorti.

M. Benjamin: Même si, aux termes de la Constitution, le transport routier interprovincial ressortit au gouvernement fédéral, celui-ci a délégué aux provinces le pouvoir de réglementer le camionnage.

Il pourrait naturellement reprendre ce pouvoir constitutionnel s'il le voulait, mais il préfère en confier la responsabilité aux provinces. Le désavantage, c'est que chaque province a son propre règlement, ses charges maximums, ses limites de vitesse, son code de sécurité, etc. Certaines d'entre elles font un excellent travail, d'autres se débrouillent moins bien. Nous devons améliorer la situation de façon à avoir de normes véritablement uniformes d'un bout à l'autre du pays. Il appartient aux provinces de réglementer, mais nous devons voir à ce que les règlements soient appliqués.

Nous avons un Office national des transports. Pour exploiter une ligne aérienne, que ce soit pour des vols nolisés ou du transport international, il faut obtenir l'autorisation de l'Office national des transports. De la même manière, si l'on veut donner de l'expansion aux chemins de fer ou réduire les activités—c'est ce qui se passe le plus souvent au Canada—ou si l'on veut mettre une ligne de chemin de fer hors service, il faut obtenir l'autorisation de l'Office national des transports. On peut alors tenir des audiences publiques, et c'est ce qui se produit le plus souvent. Les provinces ont également compétence en matière de transport maritime.

[Texte]

Then we have a Transportation Accident Investigation Board, which is under federal jurisdiction. It would investigate and report on accidents in rail, air and marine transportation. For highways, there would probably be some involvement by the federal Department of Transport, but investigations would mainly be carried on by the province, their highway traffic board or other agency. I do not think I have left anything out.

The Chairman: The National Transportation Agency could be a commission. It used to be called the Canadian Transport Commission, the CTC. There is a new act, and it is now called the National Transportation Agency. Just to give you an idea, there are only five appointees. They are not elected; they are appointed by the government to that board. They have this type of jurisdiction and power that Mr. Benjamin talked about, and they report to this committee. To get their budgets approved—I will not say in theory—they have to come before this committee and defend their budget, and that is when we cross-examine them. Then the budget goes from here to our Supreme Soviet, to the House of Commons, which met at 11 a.m. The safety board is the same way. There are, again, only five people, and they are government appointments to the board. I would be interested in your response.

You mentioned your sad accident between Moscow and Leningrad. I know about your Trans-Siberian Railway, but do you have a trans-Russia highway? We have in this country something that really was a good public work. Frankly, we should have a second manifesto for public works, for what we call a Trans-Canada Highway that goes from one coast to another, through hundreds of miles of barren, desolate, unpopulated territory. Because it went across provinces, it was a joint program—cost sharing. The federal government put up most of the money, but it depended on the province whether it was 50:50 or 60:40 or 90:10 in terms of sharing the building. That really did come at a very important time in our country's development to help pull the country together, because before you could not drive across this country. You had to go into the United States and go up and down like a yo-yo or a roller-coaster. This did give us a feeling of Canadian identity.

• 1120

Mr. Benjamin talked about the agencies. We have different state transportation vehicles. Air Canada, like your Aeroflot I guess, is our national carrier, and it has routes from coast to coast, which helps bring us together.

Mr. Angus: You should have used the past tense, Mr. Chairman. It was our national carrier.

The Chairman: Yes.

Mr. Fontana: Mr. Chairman, I think you covered the important matter of cost-sharing between the federal government and the provinces in certain matters that are mutually beneficial and cross responsibilities. The other

[Traduction]

Nous avons également un Bureau d'enquête sur les accidents de transport, qui relève du gouvernement fédéral. Ce bureau fait enquête sur les accidents ferroviaires, aériens et maritimes, et présente un rapport. Dans le cas des accidents de la route, le ministère fédéral des Transports peut avoir son mot à dire mais les enquêtes sont surtout menées par la province, par sa commission du transport routier ou par un autre organisme. Je pense que j'ai résumé l'essentiel.

Le président: L'Office national des transports pourrait être une commission. Il s'appelait autrefois la Commission canadienne des transports, la CCT. Il y a maintenant une nouvelle loi qui régit l'Office national des transports. Pour vous donner une idée de son fonctionnement, je préciserai qu'il n'y a que cinq membres nommés à cet office. Ceux-ci ne sont pas élus, ils sont nommés par le gouvernement. Ils jouissent des pouvoirs dont a parlé M. Benjamin et ils relèvent de notre comité. Afin de faire approuver leur budget—et je ne parle pas uniquement sur le plan théorique—ils doivent se présenter devant notre comité et défendre ce budget. Nous leur faisons subir alors un contre-interrogatoire. Nous saisissons ensuite notre Soviet Suprême, c'est-à-dire la Chambre des communes, qui se réunissait à 11h00. La commission de la sécurité fonctionne de la même façon. Là encore, cette commission ne comprend que cinq personnes nommées par le gouvernement. J'aimerais connaître votre réaction.

Vous avez mentionné le triste accident qui s'est produit entre Moscou et Leningrad. Je connais le Transsibérien, mais existe-il également une route qui traverse la Russie? Nous avons ici un grand ouvrage de voirie et je crois franchement que nous devrions féliciter encore une fois nos Travaux publics car notre route transcanadienne a été toute une réalisation. Elle traverse le pays d'un océan à l'autre, en passant par des milliers de kilomètres du territoire stérile, désolé et non peuplé. Comme elle passe par les provinces, elle est le fruit d'un programme conjoint, de partage des coûts. Le gouvernement fédéral a pris en charge le plus gros de l'investissement, mais les coûts pouvaient être partagés à 50:50, à 60:40 ou à 90:10, selon la province. La construction de ce chemin de fer s'est faite à un moment très important de l'histoire de notre pays qu'il a aidé à unifier, car il était impossible jusque là de le traverser. Il fallait passer par les États-Unis et aller et venir au Nord et au Sud de la frontière comme sur une montagne russe. Il nous a donné un sentiment d'identité canadienne.

M. Benjamin a parlé des organismes. Nous avons plusieurs sociétés de transport d'Etat. Air Canada, comme Aéroflot, chez-vous, est notre transporteur national, et il a des itinéraires dans toutes les régions du pays, ce qui contribue à notre unité.

Mr. Angus: Vous auriez pu employer le passé, monsieur le président. C'était notre transporteur national.

Le président: C'est juste.

Mr. Fontana: Monsieur le président, vous avez abordé la question importante du partage des coûts entre le gouvernement fédéral et les provinces dans certains domaines de responsabilité et d'intérêts communs. Il faudrait peut-être

[Text]

matter that should be pointed out—and I think everybody else has done a fantastic job—is that most of our transportation is private industry. For the most part, air, rail, trucking, and marine are all market driven or have private sector involvement. There are Crown corporations or government companies that run certain parts of it, but 80% of all our transportation is essentially the private market, the private sector.

Mr. Benjamin: Rail is 50:50.

The Chairman: Especially in trucking. I understand that your trucking industry is still pretty much under a commission or state. Our trucking is totally private, which gives you a real competitive advantage.

Mr. Schneider: The very first question I should ask is what is the time these people have to be with us.

The Chairman: They have a luncheon at 12 p.m., and so do we.

Mr. Schneider: The point I would like to make is that this committee room at one time had paintings by a painter from the Soviet Union, Kurelek.

Mr. Angus: That is correct.

Mr. Schneider: I do not know what has happened to the paintings. You might have felt a little more at home had we had the paintings up, but I suspect they are being sent out for restoration or some purpose.

Thirdly, there was some discussion about who owns various portions of the transportation industry. Some said part of it was government; some said it was private sector. It is important to explain that you are liable to be left with a perception that is not totally accurate, in that while those two comments were true, there is another perspective to this, and that is a form of ownership whereby shares of the corporation are sold to the public. So while it is still private sector, it is publicly owned through the issuance of shares. So there are three, and that I think is becoming the major form of ownership.

I had to say that because I sensed some politically oriented statements floating across the table and I wanted just to clear that up.

Having been to the Ukraine twice, I have noticed vast acreages of grain land and I was reminded of where I come from in western Canada. I am familiar with some of the grain transportation problems we have in western Canada, and given that your country is twice as large as ours, your problems might be twice as many as ours. Could you perhaps just give us some indication of what some of your grain transportation problems might be?

Before we get an answer to that question, just as a matter of courtesy, I noticed when I received Mrs. Khallik's card that Khallik and Hallin are supposed to represent the same name, but they are so far away from one another that it is embarrassing for me. Surely our translation services are better than that. I assume they are the same person.

[Translation]

aussi mentionner—et je pense que tout le monde a fait un travail formidable—que la plus grande partie de nos transports relève du secteur privé. Dans l'ensemble, le transport aérien, ferroviaire, routier et maritime est livré aux forces du marché ou compte sur la participation du secteur privé. Certes, il existe des sociétés d'Etat ou des compagnies gouvernementales qui exploitent une partie des transports, mais 80 p. 100 de tous nos services de transport appartiennent au secteur privé.

M. Benjamin: Pour le transport ferroviaire, c'est 50:50.

Le président: Ce que vous dites est particulièrement vrai du camionnage. Je pense que votre industrie du camionnage relève encore pour l'essentiel d'une commission ou de l'Etat. Notre transport routier est totalement privé, ce qui constitue un réel avantage concurrentiel.

M. Schneider: Je voudrais d'abord demander combien de temps nos invités peuvent nous consacrer.

Le président: Ils ont un déjeuner à 12h00 et nous aussi.

M. Schneider: Je voudrais mentionner que la salle du comité dans laquelle nous sommes avait à un moment donné sur ses murs des tableaux d'un peintre de l'Union soviétique, Kurelek.

M. Angus: C'est exact.

M. Schneider: Je ne sais pas ce qui est arrivé à ces tableaux. Vous vous seriez peut-être senti davantage chez-vous si ces tableaux avaient été exposés, mais ils ont sans doute été retirés à des fins de restauration ou autres.

On a par ailleurs parlé des divers intervenants dans l'industrie du transport. On a dit qu'une partie relevait du gouvernement tandis qu'une autre appartenait au secteur privé. C'est effectivement le cas mais il est important d'expliquer, pour éviter toute confusion, qu'il y a une autre dimension dont il faut tenir compte et c'est celle de la propriété constituée par les actions des sociétés vendues au public. L'entreprise est toujours privée mais sa propriété est publique en raison de l'émission des actions. Nous comptons donc trois intervenants dans le secteur des transports et c'est cette forme de propriété qui devient la plus importante.

Je tenais à faire cette précision parce que j'ai senti que certaines des déclarations qui ont été faites n'étaient pas dénuées de coloration politique.

Je suis allé deux fois en Ukraine où j'ai pu constater de vastes étendues de culture céréalière qui m'ont rappelé la région d'où je viens dans l'ouest du Canada. Je connais assez bien les problèmes de transport des céréales que nous connaissons dans l'Ouest et comme votre pays est deux fois plus grand que le nôtre, vos problèmes doivent aussi être deux fois plus nombreux. Pourriez-vous nous donner une idée des difficultés auxquelles vous vous heurtez dans le domaine du transport des céréales?

Avant que vous répondiez à cette question, je voudrais, à titre de courtoisie, signaler qu'au moment où on m'a remis la carte de M^{me} Khallik, on m'a fait savoir que Khallik et Hallin sont en fait une seule et même personne. Il est embarrassant de voir que le nom a été orthographié de façon si différente car nos services de traduction font un meilleur travail d'habitude. Il s'agit donc de la même personne?

[Texte]

Mr. Benjamin: Yes, it is just spelled wrong.

Mr. Nishanov: [Witness speaks in Russian].

• 1125

Mrs. Khallik: There is a little misprint at the end. It is printer's devil.

Mr. Chairman, I have to apologize, because Micheline has arranged my meeting with some members of this multicultural commission especially for me. Thank you.

Mr. Fontana: We are multicultural here.

The Chairman: We are very multicultural, but if you have arranged it, go get another experience. We thank you for coming and contributing what you have done so far. We will say adieu.

I will call you "Clara", because that is what I call my sister. In French we say *à bientôt*, in English "we will see you again", we hope, Clara. We hope you continue your stay, and we hope the sun still shines. We do appreciate your coming at this most interesting time in the history of our world, and also an interesting time in the histories of our respective countries. We have some interesting history going on in our country right now, and we know you have some very interesting history in your country. Ours being the two large countries in the north, I think we can share an awful lot more than we have shared till now. I am hoping these exchanges will lead us to that.

We can help you, fellows, in the distribution of food. You have to have food. Your farmers can grow it. We have farmers in the west who come from the Crimea, in the Ukraine, such as the Schneiders, the Hnatyshyns—the Governor General. Our heritage is eastern Europe, in large measure. They are good farmers. Your big problem is you do not have the transportation system to get the food to market. We hope we can help in that in time—when we get back to Moscow in our return visit.

Mr. Schneider: The Soviet Union.

The Chairman: The Soviet Union, yes.

Mr. Nishanov: [Witness speaks in Russian].

Mr. Goulyaev: [Witness speaks in Russian].

• 1130

Mr. Schneider: I wish to make a very brief comment, Mr. Chairman. We have a similar problem, in that our farmers use their trucks quite fiercely during harvest, a little bit during seeding, but for the rest of the time the trucks sit idle. That makes them last longer, I guess, but it is a problem. However, the problem is spread among many farmers.

The storage losses interest me. Have you been able to isolate the major cause as to why you lose so much grain during storage?

[Traduction]

M. Benjamin: Oui, il a simplement été mal orthographié.

M. Nishanov: [Le témoin s'exprime en russe].

Mme Khallik: Il y a une petite faute d'impression à la fin. C'est sans doute la faute de l'apprenti imprimeur.

Monsieur le président, je dois m'excuser, parce que Micheline a prévu une réunion avec des membres de la Commission multiculturelle expressément pour moi. Merci.

M. Fontana: Nous sommes multiculturels ici.

Le président: C'est tout à fait exact, mais si vous avez un autre réunion de prévu, ne manquez pas cette nouvelle expérience. Nous vous remercions d'être venus et d'avoir apporté une précieuse contribution. Nous vous disons adieu.

Je vous appellerai «Clara» parce que c'est ainsi que j'appelle ma soeur. En français nous disons «à bientôt» et en anglais *we will see you again*. Du moins nous l'espérons, Clara. Nous espérons que vous prolongerez votre séjour et que le soleil brillera. Nous sommes heureux que vous soyez venue à un des moments les plus intéressants de l'histoire du monde et de l'histoire de nos pays respectifs. Il se passe des choses fort intéressantes dans notre pays à l'heure actuelle et nous savons que vous vivez des moments historiques dans le vôtre. Comme nos pays sont les plus grands du nord, je pense que nous avons beaucoup plus à partager que ce que nous avons fait jusqu'à présent. J'espère que les échanges d'aujourd'hui ne sont qu'un début.

Nous pouvons vous aider, camarades, dans la distribution des aliments. Vous devez nourrir votre population et vos agriculteurs sont là pour cela. Nous avons des fermiers dans l'ouest qui viennent de Crimée, d'Ukraine, et qui ont pour nom Schneider, les Hnatyshyn—qui est le nom de notre gouverneur général. Notre patrimoine revêt dans une large mesure un caractère est-européen. Ce sont de bons agriculteurs. Le plus grand problème que vous éprouvez est celui de transporter les aliments jusqu'au marché. Nous espérons pouvoir vous aider à cet égard, lorsque nous vous rendrons visite à notre tour à Moscou.

M. Schneider: En Union soviétique.

Le président: En Union soviétique, oui.

M. Nishanov: [Le témoin s'exprime en russe].

M. Goulyaev: [Le témoin s'exprime en russe].

M. Schneider: Je voudrais présenter un très bref commentaire, monsieur le président. Nous avons un problème analogue, car nos agriculteurs utilisent leurs camions à pleine vapeur pendant la récolte, et un peu aussi pendant les semences, mais ces camions sont inactifs le reste de l'année. J'imagine qu'ils durent ainsi plus longtemps, mais le problème n'en est pas moins réel, même s'il est partagé par un grand nombre d'agriculteurs.

La question des pertes en cours d'entreposage m'intéresse. Avez-vous pu mettre en évidence la principale raison des pertes de céréales pendant l'entreposage?

[Text]

Mr. Goulyaev: [*Witness speaks in Russian*].

The Chairman: Ken, are you going to talk about the north?

Mr. Atkinson: Yes. Maybe you could help us. I do not know how knowledgeable you are in this area. We decided not to go ahead with a large, powerful ice-breaker for our north, and we understand that you have a number of these ships. How does that help your transportation industry? How useful do you find these large, powerful ice-breakers in the north? Do they help the transportation system, and your country as a whole?

[*Witness continues in Russian*]

• 1135

Mr. Nishanov: [*Witness speaks in Russian*].

Mr. Goulyaev: [*Witness speaks in Russian*].

Mr. Nishanov: [*Witness continues in Russian*].

Mr. Goulyaev: [*Witness continues in Russian*].

Mr. Atkinson: In your comments you mentioned that you will not be further developing the nuclear ice-breakers and that you will be going more to air. Is that because of the potential dangers or any problems you have had with the nuclear ice-breakers?

Mr. Nishanov: [*Witness continues in Russian*].

Mr. Atkinson: That is what we have found as well—the expense of them. Thank you.

The Chairman: As Mr. Benjamin mentioned in his introduction, he used to work on the railway. He has had a consistent interest in railways and I would not be a bit surprised if that is what his question is about.

Mr. Benjamin: Gentlemen, one of the reasons we would like to visit the Soviet Union is that I suspect you keep your northern ports open a lot longer than we do, and we would be interested in seeing how you do it.

• 1140

I like to consider myself an amateur student of the history of the Soviet Union, all the way back to Prince Aleksandr Nevsky. The first Russian film I saw was *Aleksandr Nevsky* in about 1942 or 1943. I think it won many international prizes. I forget the name of the famous Soviet Union director who directed that movie.

The Chairman: This is a side of Mr. Benjamin I have never seen before. I never even knew he knew what a theatre was.

Mr. Benjamin: I was also a bit of a student of the history, particularly of the Second World War and the famous battles you fought and the largest tank battle ever carried on anywhere at any time. It was, I think, the battle of Kursk, with something like 10,000 tanks on each side. It was incredible, and you won it.

[Translation]

M. Goulyaev: [*Le témoin s'exprime en russe*].

Le président: Ken, allez-vous parler du Nord?

M. Atkinson: Oui. Vous pourriez peut-être nous aider. Je ne sais pas quelles sont vos connaissances dans ce domaine. Nous avons décidé de ne pas aller de l'avant dans un projet de construction d'un grand et puissant brise-glace pour notre Nord, et nous croyons savoir que vous avez un certain nombre de ces navires. Sont-ils vraiment utiles pour votre industrie du transport? Quelle est la contribution de ces grands et puissants brise-glace dans le Nord? Sont-ils utiles au réseau de transport et au pays dans son ensemble?

[*Le témoin poursuit en russe*].

M. Nishanov: [*Le témoin s'exprime en russe*].

M. Goulyaev: [*Le témoin s'exprime en russe*].

M. Nishanov: [*Le témoin poursuit en russe*].

M. Goulyaev: [*Le témoin poursuit en russe*].

M. Atkinson: Dans vos commentaires, vous avez dit que vous ne construiriez plus de brise-glaces à propulsion nucléaire et que vous comptiez privilégier les navires pneumatiques. Est-ce en raison des dangers possibles ou des problèmes causés par les brise-glaces à propulsion nucléaire?

M. Nishanov: [*Le témoin poursuit en russe*].

M. Atkinson: C'est ce que nous avons constaté également. Le prix est très élevé. Merci.

Le président: Comme M. Benjamin l'a mentionné dans son introduction, il travaillait autrefois pour les chemins de fer. Il demeure toujours aussi intéressé par le transport ferroviaire et je ne serais pas du tout surpris que sa question suivante porte sur ce sujet.

M. Benjamin: Messieurs, une des raisons pour lesquelles j'aimerais visiter l'Union soviétique, c'est que je soupçonne que vous maintenez vos ports septentrionaux ouverts plus longtemps que nous le faisons et que j'aimerais savoir comment vous vous y prenez.

J'aime me considérer comme un amateur de l'histoire de l'Union soviétique, depuis l'époque du prince Aleksandr Nevsky. Le premier film que j'ai vu était *Aleksandr Nevsky*. C'était en 1942 ou 1943. Ce film a gagné, je pense, de nombreux prix internationaux. J'ai oublié le nom du célèbre cinéaste soviétique qui l'a réalisé.

Le président: Voilà un aspect de M. Benjamin que je ne connaissais pas. Je ne savais qu'il avait déjà mis les pieds dans un cinéma.

M. Benjamin: J'ai aussi étudié un peu d'histoire, notamment, celle de la Deuxième Guerre mondiale et des célèbres batailles que vous avez livrées, comme le plus grand combat de chars de tous les temps. C'était, je pense, la bataille de Kursk qui mettait aux prises quelque 10,000 chars de chaque côté. Ce fut un engagement formidable et vous avez gagné.

[Texte]

I wanted to ask you about something I have been advocating for many years—the electrification of the main railway lines that carry most of our heavy traffic. If we only electrified 10% of our main lines and our railway yards, that would only be 10% of all the trackage of Canada, but it handles 75% of the freight.

I have often said we missed the boat. I understand that since the Second World War, you have electrified something like 125,000 kilometres of track. I presume it is an overhead electrical catenary system, and I am wondering what amount of electricity you have in that overhead system. Is it 25,000 volts or 50,000 volts, or do you have a combination of both?

I went through the Soviet exhibition at Expo in Vancouver in 1986, and I was very impressed with the kinds of locomotives—particularly electric locomotives—you were building. I would like to see some of them as well.

Could you give us an outline of what you have done and are doing about the electrification of your railway system? How well is it operating? Is it carrying mainly heavy cargo or does it carry everything and anything? Do you run both freight and passenger trains over the same electricity line? Do you have high-speed passenger trains?

Mr. Nishanov: *[Witness speaks in Russian]*.

• 1150

The Chairman: Do you have mixed trains, electric trains with both freight and passengers?

Mr. Goulyaev: *[Witness continues in Russian]*.

Mr. Benjamin: On your electrified lines, when you need to, you can run a diesel locomotive over the same line underneath the electric line.

Mr. Goulyaev: *[Witness continues in Russian]*.

The Chairman: Did you ask us, Mr. Goulyaev, how we do it in Canada? Did I hear that in translation? No, I did not hear that.

Mr. Goulyaev: *[Witness continues in Russian]*.

Mr. Benjamin: What did he ask?

• 1155

The Chairman: How do we do it in Canada in terms of freight and—

Mr. Benjamin: We only have about 200 miles or 300 miles of electric line, most of it interurban: Vancouver, and I think there is some out of Toronto or out of Montreal. But we have no main railway lines that are electrified.

The Chairman: Yes, that is right.

Mr. Benjamin: It has been talked about and it has been looked into for over 100 years. Everybody thinks it is a good idea; nobody will do it.

[Traduction]

Je voulais aborder avec vous un sujet que je défends depuis de nombreuses années, à savoir l'électrification des principales lignes de chemins de fer qui assument la plus grande partie de notre trafic lourd. Si nous électrifiions seulement 10 p. 100 de nos voies principales et de nos gares de triage, cela ne représenterait naturellement que le dixième de tout le réseau du Canada, mais cela suffirait pour prendre en charge 75 p. 100 du trafic de marchandises.

J'ai souvent déclaré que nous nous étions fourvoyés. Sauf erreur, vous avez, depuis la Deuxième Guerre mondiale, électrifié quelque 125,000 kilomètres de voies. Je suppose qu'il s'agit d'un système aérien à suspension caténaire et je m'interrogeais sur la tension de ce système aérien. Utilisez-vous 25,000 volts ou 50,000 volts, ou une combinaison des deux?

J'ai visité le pavillon soviétique à l'Exposition de Vancouver en 1986 et j'ai été très impressionné par le type de locomotives—en particulier, les locomotives électriques—que vous construisiez. J'aimerais bien en voir quelques-unes également.

Pourriez-vous nous donner un aperçu de ce que vous avez fait et de ce que vous faites actuellement en ce qui a trait à l'électrification de votre réseau de chemins de fer? Fonctionne-t-il bien? Est-il surtout destiné au transport des marchandises lourdes ou est-il généralisé? Utilisez-vous les mêmes voies électrifiées pour le transport marchandises et le service voyageurs? Avez-vous des trains voyageurs à grande vitesse?

M. Nishanov: *[Le témoin s'exprime en russe]*.

Le président: Vos trains sont-ils mixtes, c'est-à-dire des trains électriques transportant des marchandises et des voyageurs?

M. Goulyaev: *[Le témoin poursuit en russe]*.

M. Benjamin: Sur vos voies électrifiées, pouvez-vous utiliser des locomotives diésels au besoin, sous les installations électriques?

M. Goulyaev: *[Le témoin poursuit en russe]*.

Le président: Avez-vous demandé, monsieur Goulyaev, comment nous nous y prenons au Canada? Est-ce bien ce que j'ai entendu dans la traduction? Non, j'ai dû me tromper.

M. Goulyaev: *[Le témoin poursuit en russe]*.

M. Benjamin: Qu'a-t-il demandé?

Le président: Ce que nous faisons au Canada pour le transport de marchandises et...

M. Benjamin: Nous n'avons que 200 ou 300 miles de voies électrifiées, la plupart servant aux services interurbains. Elles se trouvent dans la région de Vancouver et également dans la région de Toronto ou de Montréal. Mais les lignes principales ne sont pas électrifiées.

Le président: C'est exact.

M. Benjamin: On en parle et on examine cette question depuis plus de 100 ans. Tout le monde pense que c'est une bonne idée, mais personne ne bouge.

[Text]

Mr. Angus: Nobody will pay for it.

The Chairman: I think we have all been patient here, but Mr. Fontana has a question, and I know Mr. Dionne has a short question. I think the others have sort of exhausted—

Mr. Angus: What about mine, Mr. Chairman?

The Chairman: Pardon me. The man with the beard, Mr. Angus. And that, I hope, will conclude it. We have had a good discussion. We do not want to overtax you. You have been on the road for three or four days. I want to surprise you, just at the very end, since I am the chairman to a chairman. It is a little piece of history that my clerk just reminded me about in the surprise. He did not remind me of the history, but he pointed something out that I cannot wait to do when we conclude.

Mr. Fontana: Mr. Chairman, I will try to keep it short. It is a little different type of question, but related to transportation. For the past three or four weeks this committee has been studying a possible government proposal for drug and alcohol testing for transportation workers—

Mr. Benjamin: In safety-sensitive positions.

Mr. Fontana: Do you mind if I ask my question? Yes, in safety-sensitive transportation sectors. I wonder if you could tell us whether or not you have similar government programs that are in place to look at this problem, or whether or not it is a problem in your country in terms of drug and alcohol involvement in accidents, in those transportation sectors.

Mr. Nishanov: *[Witness continues in Russian].*

Mr. Fontana: Could I ask you specifically is the testing random testing, mandatory testing, or is it for-cause testing, where only upon a report would someone in the transportation—

Mr. Nishanov: *[Witness continues in Russian].*

• 1200

Mr. Goulyaev: *[Witness continues in Russian].*

The Chairman: Mr. Goulyaev, that is another reason why we have to get to Moscow, so you can show us—

Mr. Goulyaev: *[Witness continues in Russian].*

Mr. Nishanov: *[Witness continues in Russian].*

The Chairman: We in turn will give you the copy of the report Mr. Fontana referred to, which we are going to table in Parliament on Monday. It is not the Bible or the manifesto, but it does a pretty darned good job of outlining the problem as we find it in Canada. You might find it interesting. We must keep in communication through these departments.

Mr. Dionne: Mr. Goulyaev, I would like to have three basic statistics, if I could. If you do not have them, do not worry about it. First of all, what would be the cost of an average-sized car in the Soviet Union?

[Translation]

M. Angus: Personne ne veut payer.

Le président: Nous avons tous fait preuve de patience, mais M. Fontana a une question à poser et je sais que M. Dionne a aussi une petite question à poser. Je pense que les autres ont à peu près épuisé. . .

M. Angus: Et ma question, monsieur le président?

Le président: Excusez-moi. L'homme à la barbe, monsieur Angus. J'espère que ce sera tout. Nous avons eu une excellente discussion. Nous ne voulons pas abuser de votre temps. Vous êtes sur la route depuis trois ou quatre jours. Je voulais vous faire une surprise, à la toute fin, de président à président. Il s'agit d'un petit souvenir historique que mon greffier vient de me remettre en mémoire. Il ne m'a pas rappelé l'histoire, mais il m'a signalé quelque chose qu'il me tarde de faire à la toute fin.

M. Fontana: Monsieur le président, j'essaierai d'être bref. Ma question est un peu différente mais elle se rapporte aux transports. Depuis trois ou quatre semaines, notre comité étudie une proposition possible du gouvernement pour le dépistage des drogues et de l'alcool chez les travailleurs des transports. . .

M. Benjamin: Pour les postes importants sur le plan de la sécurité.

M. Fontana: Vous permettez que je termine ma question? Oui, dans les secteurs du transport importants sur le plan de la sécurité. J'aimerais savoir si vous avez des programmes publics analogues pour réduire les risques d'accidents, ou peut-être n'est-ce pas un problème dans les transports de votre pays.

M. Nishanov: *[Le témoin poursuit en russe].*

M. Fontana: Pourrais-je demander si ce dépistage se fait par des essais au hasard, par des essais obligatoires ou par des essais en cas de motifs valables, ou seulement lorsqu'un rapport est présenté par quelqu'un. . .

M. Nishanov: *[Le témoin poursuit en russe].*

M. Goulyaev: *[Le témoins poursuit en russe].*

Le président: Monsieur Goulyaev, voilà une autre raison qui justifie notre voyage à Moscou. Vous pourrez alors nous montrer. . .

M. Goulyaev: *[Le témoin poursuit en russe].*

M. Nishanov: *[Le témoin poursuit en russe].*

Le président: D'un autre côté, nous vous remettons un exemplaire du rapport dont M. Fontana a parlé, que nous devons déposer devant le Parlement lundi. Il ne s'agit ni d'une Bible ni d'un manifeste, mais il décrit fort bien le problème, tel que nous le connaissons au Canada. Vous le trouverez peut-être intéressant. Nous devons rester en contact par l'intermédiaire de ces ministères.

M. Dionne: M. Goulyaev, j'aimerais avoir des données sur trois points, si c'est possible. Si vous n'avez pas ces chiffres avec vous, ce n'est pas grave. Tout d'abord, quel serait le coût d'une voiture de grandeur moyenne en Union soviétique?

[Texte]

The Chairman: A Lada?**Mr. Dionne:** I do not know, probably. What would be the annual wage of an average worker and what would be the average wage of what we call a high school teacher in our country, a public school teacher?**Mr. Nishanov:** *[Witness continues in Russian].***Mr. Fontana:** In dollars?**Mr. Nishanov:** Rubles.**The Chairman:** In rubles.**Mr. Nishanov:** *[Witness continues in Russian].*

• 1205

Mr. Fontana: That sounds good to me.**Mr. Nishanov:** *[Witness continues in Russian].***Mr. Goulyae:** *[Witness continues in Russian].***Mr. Dionne:** We will bring this to a level playing field. What is the remuneration of a deputy in the Chamber of Deputies?**Mr. Nishanov:** *[Witness continues in Russian].***Mr. Benjamin:** *[Inaudible—Editor].***Mr. Nishanov:** *[Witness continues in Russian].***The Chairman:** Mr. Chairman, compared with this country, where we are perhaps at a different level, at least you are ahead of us in terms of paying extra to chairmen. Here we are just one of the group. There is no extra pay for chairmen.**Mr. Nishanov:** *[Witness continues in Russian].***The Chairman:** We are going to look into that. Before calling Mr. Angus to conclude the questioning, and dealing with the level playing field, what is the price of a litre of gas in rubles, just to give us a comparison?**Mr. Goulyae:** One gallon is four litres. One ruble is 20 kopeks.**The Chairman:** In Moscow what do they pay at the gas pump for gas?**Mr. Angus:** You get four litres for one ruble.**The Chairman:** Oh, no.**Mr. Goulyae:** *[Witness continues in Russian].***The Chairman:** That is interesting.**Mr. Goulyae:** One litre is 30 kopeks.**Mr. Angus:** Are there any problems in shipping Canadian grain from Canada to the Soviet Union in terms of the handling?

Secondly, the United States and the Soviet Union have just concluded an agreement that gives each country direct access to the ports of the other. Will that have any negative impact on the movement of grain between Canada and the Soviet Union?

• 1210

Mr. Nishanov: *[Witness continues in Russian].*

[Traduction]

Le président: Une Lada?**M. Dionne:** Je ne sais pas, probablement. Quel est le traitement annuel du travailleur moyen et quel est le traitement moyen du professeur d'une école secondaire, d'une école publique?**M. Nishanov:** *[Le témoin poursuit en russe].***M. Fontana:** En dollars?**M. Nishanov:** En roubles.**Le président:** En roubles.**M. Nishanov:** *[Le témoin poursuit en russe].***M. Fontana:** Cela me semble très bien.**M. Nishanov:** *[Le témoin poursuit en russe].***M. Goulyae:** *[Le témoin poursuit en russe].***M. Dionne:** Reprenons la question à un autre niveau. Quelle est la rémunération d'un député à la chambre des représentants?**M. Nishanov:** *[Le témoin poursuit en russe].***M. Benjamin:** *[Inaudible—Éditeur].***M. Nishanov:** *[Le témoin poursuit en russe].***Le président:** Monsieur le président, par comparaison avec notre pays, nous l'emportons peut-être à un certain niveau, mais vous nous devancez au chapitre de la rémunération supplémentaire des présidents. Ici, nous faisons tout simplement partie du groupe. Il n'y a pas de rémunération supplémentaire pour les présidents.**M. Nishanov:** *[Le témoin poursuit en russe].***Le président:** Nous examinerons cette question. Avant de demander à M. Angus de conclure par une dernière question, et pour en revenir aux comparaisons, quel est le prix d'un litre d'essence en roubles, pour nous donner une idée?**M. Goulyae:** Un gallon comprend quatre litres, un rouble vaut 20 kopeks.**Le président:** A Moscou, combien paie-t-on le litre d'essence à la pompe?**M. Angus:** Nous payons un rouble les quatre litres.**Le président:** Ah non.**M. Goulyae:** *[Le témoin poursuit en russe].***Le président:** C'est fort intéressant.**M. Goulyae:** Un litre coûte 30 kopeks.**M. Angus:** Le grain expédié par le Canada en Union Soviétique pose-t-il des problèmes du point de vue de la manutention?

Par ailleurs, les États-Unis et l'Union Soviétique viennent de conclure un accord accordant à chacun des pays un accès direct aux ports de l'autre. Cet accord aura-t-il une incidence négative sur le transport du grain entre le Canada et l'Union soviétique?

M. Nishanov: *[Le témoin poursuit en russe].*

[Text]

Mr. Angus: I have a final comment. Having just come back from Warsaw, where I had attended an international conference, I know that a lot of consumer goods are now evolving in that country and elsewhere, I am sure. A lot of Canadian business people are now looking at doing joint ventures. I suspect that over time there will be cargoes to come back. Perhaps next time you send a boat over you might want to fill it up with Polish vodka or Russian vodka. I am sure that will find a big market here in Canada. Thank you. You make good vodka.

Mr. Goulyaev: [Witness continues in Russian].

Mr. Nishanov: [Witness continues in Russian].

The Chairman: I think this is a very good way to perhaps conclude the exchange of views with the words "joint enterprise". Let us hope that in the future, if you get back to this country, or we get over to your country, we can explore further some of these matters we have talked about.

This comes off the top of my head; I know I have travelled a little, but not as far as my colleagues who do not chair committees. They travel around to Warsaw and the world. Some of us stay here to work—

Mr. Angus: Who was here when you guys went to Europe last year?

The Chairman: I do not want to load you down, but just as a little memento of this interesting exercise—an historic exercise—I have my clerk to present a little bookmark. We could not get something much smaller so that you could put it in your back pocket. As you know, in English there is a phrase that mighty gifts often come in small packages. There are different ways to say that.

What I want you to note on this is that on the bottom it says "Made in Pugwash, Nova Scotia". I am from Nova Scotia and knew just the way that word hit you. It was a Nova Scotian, Cyrus Eaton, who my father knew on a personal basis, a big industrialist, capitalist *extraordinaire*, who started the first contacts with Russia after the Second World War when he had difficulties in getting visas for visiting Russian dignitaries to come to this little seaside place in my province.

• 1215

I would love to pretend—yes, I am not going to pretend—that this was organized. I thought the red colour was suitable, even though I am a Tory and I am supposed to be blue. But I thought the red was good. I especially wanted to note Pugwash, because that started what has evolved to what is going on today.

I want to thank you for coming, and I know I express the thanks of all the members.

Mr. Nishanov: Thank you very much, and academician Yuri Goulyaev, member of the progress committee.

[Translation]

M. Angus: J'ai une dernière observation. Comme je viens à peine d'arriver de Varsovie, où j'ai participé à une conférence internationale, je sais que la situation dans ce pays et dans d'autres encore, j'en suis sûr, évolue rapidement du point de vue des biens de consommation. Beaucoup de sociétés canadiennes s'intéressent à des projets de co-entreprises. J'imagine qu'avec le temps il y aura forcément des navires qui reviendront. La prochaine fois que vous envoyez un navire au Canada, vous pourriez peut-être le remplir de Vodka polonaise ou de Vodka russe. Je suis sûr que vous trouverez un gros marché ici au Canada. Merci. Vous fabriquez de l'excellente vodka.

M. Goulyaev: [Le témoin poursuit en russe].

M. Nishanov: [Le témoin poursuit en russe].

Le président: Je pense que c'est là une excellente façon de mettre un terme à cet échange de vue. Ce mot «co-entreprise» est une promesse. Espérons que dans l'avenir, lorsque vous reviendrez ici ou que nous nous rendrons dans votre pays, nous pourrions explorer plus à fond les questions dont nous avons parlé.

Ce sont les idées qui me viennent. J'ai voyagé un peu, mais pas autant que mes collègues qui n'ont pas de comités à présider. Ils vont à Varsovie et ailleurs. Mais quelques-uns doivent rester pour travailler. . .

M. Angus: Qui est resté ici lorsque vous êtes allé en Europe l'an dernier?

Le président: Je ne voudrais pas vous charger, mais nous avons un petit souvenir à vous offrir pour que vous gardiez en mémoire l'excellent échange de vue que nous avons eu, un échange de vue historique. Je demanderai à mon greffier de vous remettre un petit signet. Nous n'avons rien trouvé de plus petit que vous puissiez mettre dans vos poches. Comme vous le savez, nous avons un dicton qui dit que c'est dans les petits pots que se trouvent les meilleurs onguents. Il existe plusieurs expressions pour transmettre la même idée.

Je voudrais attirer votre attention sur ce qui est écrit au bas du signet: «Fait à Pugwash, en Nouvelle-Écosse». Je viens de Nouvelle-Écosse et je savais que ce mot vous étonnerait. C'est un habitant de la Nouvelle-Écosse, Cyrus Eaton, que mon père a connu personnellement, un industriel, un capitaliste «extraordinaire», qui a noué les premiers contacts avec la Russie après la Deuxième Guerre mondiale, car il éprouvait des difficultés à obtenir des visas pour permettre à des dignitaires russes de venir dans cette petite agglomération du littoral de ma province.

J'aimerais faire semblant—mais je ne le ferai pas—que c'était organisé d'avance. J'ai pensé que la couleur rouge conviendrait, même si je suis conservateur et que le bleu est censé être ma couleur. Mais j'ai pensé que le rouge était parfait. Je voulais en particulier signaler Pugwash, car c'est là qu'ont commencé les relations qui sont devenues ce qu'elles sont aujourd'hui.

Je vous remercie d'être venu et je sais que je le fais au nom de tous les membres du comité.

M. Nishanov: Merci beaucoup, et merci pour l'académicien Yuri Goulyaev, membre du comité du progrès.

[Texte]

The Chairman: I would like to say I knew that from my information and this is why we did it, but I did not. And we have the third one for Clara.

Mr. Nishanov: Thank you very much.

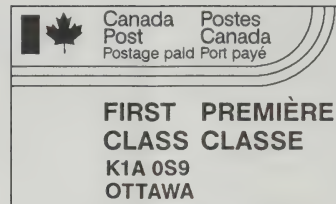
The Chairman: The meeting is adjourned.

[Traduction]

Le président: J'aimerais pouvoir vous dire que je possédais déjà cette information, mais ce n'est pas le cas. Nous en avons un troisième pour Clara.

M. Nishanov: Merci beaucoup.

Le président: La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Supreme Soviet:

Rafik N. Nishanov, Chairman of the Soviet of Nationalities,
USSR Supreme Soviet; Head of the delegation;

Yuri V. Goulyayev, Member of the Soviet of the Union Com-
mission on Transport, Communications and Informatics;
Director of the USSR Academy of Sciences Institute of Ra-
diotechnics and Electronics;

Clara S. Khallik, Member of the Soviet of Nationalities Com-
mission on National Policy and Interethnic Relations.

TÉMOINS

Du Soviet suprême:

Rafik N. Nishanov, président du Soviet des nationalités, chef
de la délégation;

Yuri V. Goulyayev, membre de la Commission des transports,
des communications et de l'informatique du Soviet de l'U-
nion, et directeur de l'Institut de radiotechnique de l'Aca-
démie des sciences de l'URSS;

Clara S. Khallik, membre de la Commission de la politique na-
tionale et des relations interethniques du Soviet des natio-
nalités.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 48

Tuesday, June 12, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 48

Le mardi 12 juin 1990

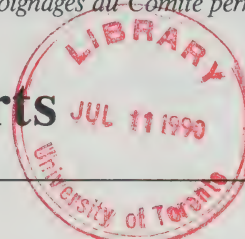
Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports



RESPECTING:

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), a discussion of issues affecting the Port of Halifax

and

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), a discussion on marine transport from the Magdalen Islands

CONCERNANT:

Conformément au mandat que lui accorde l'article 108(2) du Règlement, une étude des questions affectant le Port de Halifax

et

Conformément au mandat que lui accorde l'article 108(2) du Règlement, une étude du transport maritime à partir des Îles-de-la-Madeleine.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Len Gustafson
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin—(14)

(Quorum 8)

Marc Bosc

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Len Gustafson
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Marc Bosc

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 12, 1990
(64)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Harry Chadwick, Darryl Gray, Len Gustafson, Pat Nowlan, Larry Schneider.

Other Members present: Ross Belsher, Howard Crosby, Ron MacDonald.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission: John Grice, Chairman; Jack Bathurst, Vice-Chairman. *From F. Delaney Transport:* Frank Delaney, President.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee proceeded to discuss issues affecting the Port of Halifax.

John Grice made a statement and, with Jack Bathurst, answered questions.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee proceeded to discuss issues affecting marine transportation to and from the Magdalen Islands.

Frank Delaney made a statement and answered questions.

At 11:36 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Bosc

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 12 JUIN 1990
(64)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 34, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Harry Chadwick, Darryl Gray, Len Gustafson, Pat Nowlan, Larry Schneider.

Autres députés présents: Ross Belsher, Howard Crosby, Ron MacDonald.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth: John Grice, président; Jack Bathurst, vice-président. *De F. Delaney Transport:* Frank Delaney, président.

Selon le mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité examine la situation du port d'Halifax.

John Grice fait un exposé puis, avec Jack Bathurst, répond aux questions.

Selon le mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité examine les liaisons maritimes avec les Îles-de-la-Madeleine.

Frank Delaney fait un exposé et répond aux questions.

À 11 h 36, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Bosc

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, June 12, 1990

• 0933

The Chairman: Order, please. I see a quorum for hearing evidence.

I would like to welcome the witnesses again. I think they have appeared in front of the committee before. The witness is Mr. John Grice, Chairman of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission; and Mr. Jack Bathurst, Vice-President.

Mr. Grice, we received your brief yesterday afternoon, and members are looking at it now. Perhaps you can highlight the brief or just read the pertinent parts and, between the two of you, tell us why you are here. I know a little about the problem, but it would help the members, because while it affects the Port of Halifax I understand it also has implications for other ports in Canada.

Mr. John Grice (Chairman, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity to appear before you and your committee today. You have our presentation, which I think is quite clear and to the point, but perhaps I can put it in a nutshell.

• 0935

The Port of Halifax is a very large, major commercial port, particularly in the context of container business. We are the largest port in Canada in terms of handling Canadian containerized cargo, and that includes Vancouver. We have more liner services connecting Halifax with various areas of the world, including the Far East, Australia, New Zealand, the Caribbean, the Mediterranean, North Europe, than any other Canadian port.

What we are confronted with today and what we would like to relate to your committee on is U.S. competition from U.S. ports, U.S. railways and U.S. truckers. The matter has been there forever, I guess, but in the last couple of years competition from the American gateway has become very serious. We are concerned about its effect on the Port of Halifax, employment in Halifax and our status as a Canadian container gateway in particular.

As you indicated, this is not a matter that is restricted to Halifax. You see its effect prominently, for instance, in Vancouver. The seriousness of this matter is something our commission feels we have to underline and bring to your committee. I hope we can receive a sympathetic hearing and perhaps you can give us some assistance through your dealings with the Government of Canada.

In our case at Halifax, to be quite specific, we are confronted with serious competition from the Port of New York, which as I indicated has always been a factor but is becoming a matter of increasing importance. The

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 12 juin 1990

Le président: La séance est ouverte. Nous avons le quorum.

J'aimerais encore une fois souhaiter la bienvenue à nos témoins. Je crois qu'ils ont d'ailleurs déjà comparu devant notre comité. Notre témoin est M. John Grice, président du Conseil d'administration de la *Halifax-Dartmouth Port Development Commission*, et M. Jack Bathurst, vice-président.

Monsieur Grice, nous avons reçu votre mémoire hier après-midi, et les députés l'étudient actuellement. Peut-être pourriez-vous nous en mentionner les points saillants et peut-être nous expliquer pourquoi vous êtes des nôtres ce matin. Je connais certains détails du problème, mais cela facilitera la tâche aux députés, puisque ça touche le port de Halifax, que vous donniez plus de détails sur ce problème qui touche également d'autres ports au Canada.

M. John Grice (président, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Merci, monsieur le président, de nous avoir offert l'occasion de nous adresser à vous et votre comité aujourd'hui. Vous avez reçu notre mémoire, qui est bien clair et direct, mais peut-être pourrais-je le résumer.

Le Port Halifax est un port commercial très important, particulièrement pour le trafic des conteneurs. Il est le plus important port au Canada pour le transport conteneurisé, dépassant même Vancouver. Nous avons plus de services de ligne entre Halifax et diverses régions du monde, y compris l'Extrême-Orient, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, les Antilles, la Méditerranée, et le Nord de l'Europe, que tout autre port canadien.

Le problème que nous éprouvons aujourd'hui, celui dont nous voulons vous faire part, est celui de la concurrence des ports, des chemins de fer et des camionneurs américains. Le problème existait auparavant, je suppose, mais au cours des deux dernières années, la concurrence livrées par les points de correspondance américains est devenue très vive. Nous craignons les répercussions de cette concurrence sur le Port de Halifax, sur l'emploi dans la région et sur notre position comme principal point de correspondance canadien dans le domaine du transport des conteneurs.

Comme vous l'avez indiqué, ce problème ne se limite pas à Halifax. Par exemple, on en voit des répercussions à Vancouver. Étant donné la gravité du problème, votre Comité doit être saisi de la question. Nous espérons que vous nous écouterez avec sympathie et que vous nous aiderez grâce à vos liens avec le gouvernement du Canada.

Pour être plus précis, à Halifax nous faisons face à une concurrence serrée de la part du Port de New-York, concurrence qui a toujours existé, mais qui s'intensifie. Si les activités du Port d'Halifax ralentissaient, cela aurait une très

[Texte]

consequences of, say, a failure of the Halifax system would be that we would have a very negative effect on the balance of payments in the sense that you would have Canadian jobs in the trucking business, in the port business and in the railway business substituted by U.S. jobs from their counterparts in the United States.

Specifically we are referring to longshoremen in New York, truckers at New York, railway companies, namely, Conrail and—with the Canadian Pacific purchase of D&H—D&H via the U.S. gateway, particularly New York.

In any event, we see this as an extremely serious situation in Halifax because it is threatening our livelihood and our employment base. We are seeing signs of it already. U.S. carriers, in concert with the American ports and the American railways, are soliciting Canadian cargo at Toronto and Montreal, which is now moving over Halifax.

On the west coast, again just to underline to you, the fact is that the same thing is happening. You are getting a tremendous diversion—and it is even more long-standing there—of traffic over Tacoma, Seattle, Oakland and areas like that into Montreal and Toronto.

Canadian business with Canadian origins and destinations is continuing progressively to flow over American ports, the American gateway, with the result being the loss of Canadian jobs and the loss of Canadian input into the control of trucking, rail and port infrastructure. If it continued dramatically—and we think there is a potential it might—it could and will affect the sovereign nature of Canada in the sense that you will lose control over the key import areas. For things that are moving over Halifax, New York or Vancouver at the present time, if they move over the American gateway, there is no legislative authority Canada would have to correct it.

The situation is such that we would like to prevail upon your committee to help us change regulations in Canada that affect railway companies and encourage the railway companies, particularly the Crown corporation Canadian National, to obtain modern state-of-the-art equipment—specifically, double-stack container equipment—in our case to apply to the Halifax, Toronto, Montreal routing and also to assist by way of reducing fuel taxes on railways, which are again at the route of the problem. They are causing the American railways, because of their preferential tax situation, to have an advantage. We therefore would like to see the Canadian fuel tax, which is considerably higher than it is in the States, at least equalized. We would also like to see some of the Canadian government practices with respect to depreciation, which are disadvantageous relative to American railroads with whom we are competing—

[Traduction]

grave incidence sur la balance des paiements parce qu'il y aurait des emplois canadiens dans le secteur du camionnage, du transport maritime et du transport ferroviaire qui disparaîtraient au profit des Américains.

Nous pensons plus précisément aux débardeurs de New-York, aux camionneurs de New-York, aux sociétés ferroviaires, tout particulièrement Conrail et—compte tenu de l'achat par Canadien Pacifique de D&H—les services offerts par D&H aux points de correspondance, particulièrement New-York.

De toute façon, nous croyons que la situation est très grave à Halifax parce que cela menace notre gagne-pain et nos emplois. Nous ressentons déjà certaines des répercussions de cette concurrence. Les transporteurs américains, en collaboration avec les ports et les lignes ferroviaires américains, essaient d'obtenir des contrats pour le transport de marchandises canadiennes à Toronto et à Montréal, et maintenant à Halifax.

Sur la côte ouest, encore une fois pour faire ressortir le problème, la même situation prévaut. Le transport des marchandises est détourné vers Tacoma, Seattle, Oakland, etc. et cela depuis longtemps, au détriment de Montréal et de Toronto.

Les marchandises canadiennes avec destination Canadienne transitent de plus en plus par les ports américains, par les points de correspondance américains. Des emplois canadiens ont disparu et le Canada exerce un contrôle de moins en moins important dans le domaine du transport par camion, par train, et par bateau. Si les choses continuent à ce rythme effréné, et nous croyons que c'est possible—cela pourrait avoir une incidence sur la souveraineté du Canada qui perdra la maîtrise des secteurs des importations. Si au lieu de passer par les points de correspondance que sont Halifax, New-York ou Vancouver, les marchandises passaient par les points de correspondance américains, le Canada ne disposerait d'aucune autorité pour remédier à ce problème.

La situation est telle que nous devons demander à votre Comité de nous aider à modifier les règlements touchant les sociétés ferroviaires et à encourager les sociétés ferroviaires, tout particulièrement les sociétés de la Couronne, le Canadien National, à se procurer du matériel moderne—tout particulièrement des conteneurs gerbés—pour le transport des marchandises à partir d'Halifax, Toronto ou Montréal. Également que vous nous aidiez à obtenir une réduction de la taxe sur les carburants pour les trains. Tout cela est à l'origine du problème que nous éprouvons aujourd'hui. À cause du régime fiscal préférentiel dont ils bénéficient, les chemins de fer américains ont l'avantage. Nous aimerions donc que la taxe sur les carburants, qui est nettement plus élevée que celle qui est en vigueur aux États-Unis, soit, au moins, alignée sur celle-ci. Nous aimerions également que certaines des méthodes utilisées par le gouvernement canadien en ce qui concerne la dépréciation et qui nous désavantage par rapport aux chemins de fer américains avec lesquels nous sommes en concurrence. . .

[Text]

[Translation]

● 0940

The Chairman: The members got this brief last night. I am looking at it quickly and I had the benefit of looking at it a little earlier. I wonder if you could pinpoint it, because it is concisely set out on pages 10 and 11 of your brief. Perhaps you could do that, add a little more explanation and then come to your recommendations. Those are really what you are on. I do not think you have yet highlighted the problem enough as you see it.

I think you could read it. It is concise, and you have set it out. You are doing great, but since members have not had a chance to focus on it, I think if you read that whole thing on pages 10 and 11—usually we are worried about members reading briefs, because the brief takes all the time—there is no ad libbing or extemporaneous explanation. You have a great capacity for extemporaneous explanation, but I think it would help the members to have the details.

Mr. Grice: Mr. Chairman, are you referring to section D?

The Chairman: I am referring to section D.

Mr. Grice: Section D in the report is entitled “The Competitive Situation, Canadian Versus U.S. Railroads”.

In addition to the considerable investments in facilities, incentive programs and intermodal services recently introduced in the United States, Canadian ports, which are extremely rail-dependent, also face a situation where their principal rail connections operate in an environment that is at a considerable disadvantage cost-wise vis-à-vis those in the United States.

Because U.S. railroads enjoy better fiscal operating conditions than those in Canada, the cost per tonne mile is lower. A short while ago our commission raised these issues with the government and was informed that the rail services in the United States, Conrail/New York, were regarded as a genuine act of competition and that the intent of the legislation, the National Transportation Act, was first and foremost to let competition and market forces determine the services provided. This is no doubt an excellent philosophy if Canadian rail and highway systems are competing only against each other within Canada where the ground rules are the same for everybody, but the situation becomes vastly different when Canadian railroads have to compete with U.S. railroads for the same traffic.

Canadian carriers face considerable operating and capital cost disadvantages vis-à-vis their American counterparts in such areas as fuel tax and allowable depreciation methods. This further inhibits the ability of Canadian ports to compete with American ports for Canadian overseas trade and tilts the playing-field to our disadvantage.

Le président: Ce mémoire a été remis aux députés hier soir. Je le parcours rapidement car j'ai déjà pu l'examiner un peu plus tôt. Pourriez-vous vous arrêter aux pages 10 et 11 de votre mémoire où cette question est présentée avec beaucoup de concision. Vous pourriez ensuite ajouter quelques explications et passer à vos recommandations. Ce sont surtout elles qui sont importantes. Je ne pense pas que vous ayez encore suffisamment cerné le problème tel que vous le voyez.

Je crois que vous pourriez lire ces pages dans lesquelles vous avez décrit la situation avec concision. Votre exposé est excellent mais comme les députés n'ont pas encore eu l'occasion d'étudier le mémoire, je crois que si vous lisiez en entier les pages 10 et 11. . . Habituellement, nous n'aimons pas beaucoup que les députés lisent des mémoires, car cela accapare tout le temps disponible. . . Cela empêche toute improvisation ou explication spontanée. Vous êtes très doué pour celle-ci, mais je crois que cela aiderait les membres d'avoir les détails.

M. Grice: Monsieur le président, faites-vous là allusion à la section D?

Le président: Oui.

M. Grice: La section D du rapport s'intitule «La concurrence entre les chemins de fer canadiens et les chemins de fer américains».

Outre les investissements considérables en faveur des installations, les programmes d'encouragement et les services intermodaux récemment adoptés aux États-Unis, les ports canadiens, qui sont extrêmement tributaires du rail, se trouvent confrontés au fait que leurs principales liaisons ferroviaires sont considérablement désavantagées sur le plan des coûts par rapport aux lignes américaines.

Comme les chemins de fer américains jouissent de meilleures conditions d'exploitation sur le plan fiscal que les chemins de fer canadiens, le coût par tonne mille est plus faible. Notre commission a récemment porté ces questions à l'attention du gouvernement qui l'informait que les services ferroviaires aux États-Unis, Conrail/New York, étaient considérés comme un acte réel de concurrence et que l'esprit de la Loi nationale sur les transports était, avant tout, de laisser la concurrence et les forces du marché déterminer les services fournis. Le principe est sans doute excellent à condition que la concurrence n'oppose que les transports ferroviaires et les transports routiers canadiens au Canada où les règles de base sont les mêmes pour tout le monde. Il en va tout autrement lorsque les chemins de fer canadiens doivent affronter la concurrence des chemins de fer américains pour assurer les mêmes transports.

Les transporteurs canadiens sont très désavantagés sur les coûts d'exploitation et les coûts en capital par rapport à leurs homologues américains dans des domaines tels que la taxe sur les carburants et les méthodes de dépréciation autorisée. Cela fait qu'il est encore plus difficile pour les ports canadiens de concourir avec les ports américains pour assurer le commerce canadien avec l'outre-mer et nous place donc dans une situation d'infériorité.

[Texte]

CN estimates that fuel taxes alone cost over \$130 million annually and recently stated that locomotive fuel taxes levied by all levels of government make Canadian locomotive fuel about 55% more expensive than fuel in the United States. Meanwhile, a senior CP official has stated that CP Rail pays on average 10 times the fuel tax paid by U.S. railroads.

Quite apart from the fuel tax situation is the fact that investment write-offs in Canada are much harsher than in the United States. U.S. railroads can fully depreciate rail-related assets over seven years on a direct basis while in Canada it is over 15 years on a diminishing scale. This is having and continues to have a direct negative impact on the ability of Canadian railroads to update and modernize equipment, road-bed, etc. It gives U.S. railroads a very considerable cashflow and tax liability advantage, plus the ability to modernize equipment and keep abreast of new technology as it develops.

It also encourages Canadian railroads that own and operate systems in the United States to compete with their U.S. competition for Canadian traffic, to the detriment of rail operations in Canada. A classic example will occur if CP is allowed to acquire the D&H system, where it will compete or collaborate with Conrail for central Canadian container traffic between New York and Montreal, to the detriment of CN and the Halifax gateway.

CN is doing all in its power to eliminate avoidable costs such as crew sizes and cabooseless trains and to shed non-essential and non-profitable branch-line operations. However, in this latter issue government policies work against it in that U.S. railroads enjoy much greater flexibility to manage their costs downwards. These and other non-market constraints imposed by the federal government adversely affect the ability of railroads to compete in Canada against their U.S. counterparts. Canadian railroad sources have indicated the costs of railroad operations in Canada are 25% to 28% higher than in the United States, and a portion of this is directly attributable to federal government policies.

Last, it must be taken into consideration that not too long ago Conrail received an infusion of \$3.2 billion U.S. from the U.S. government to update and modernize its infrastructure and rolling stock. This was accompanied by a U.S. federal government ultimatum that if the railroad unions refuse to accept reduced train costs and lower crews there would be no federal money and they would face massive lay-offs. Compare this with Canada, where it appears our

[Traduction]

Le CN estime qu'à elles seules, les taxes sur les carburants nous coûtent plus de 130 millions de dollars par an et il a récemment déclaré que les taxes sur le carburant de locomotives perçues par les divers ordres du gouvernement font que ce carburant coûte environ 55 p. 100 de plus que celui qui est utilisé aux États-Unis. Entre-temps, un cadre supérieur du CP a déclaré que sa compagnie paie, en moyenne, 10 fois la taxe sur les carburants payée par les chemins de fer américains.

Tout à fait en-dehors de cela, il y a aussi le fait que les radiations d'investissement sont soumises à beaucoup plus de restrictions au Canada qu'aux États-Unis. Les compagnies ferroviaires américaines peuvent amortir complètement leurs actifs liés au rail sur sept ans alors qu'au Canada, l'amortissement se fait sur 15 ans et selon une formule dégressive au lieu de l'être directement. Cela a et continue à avoir des répercussions négatives directes sur la capacité des compagnies ferroviaires canadiennes de moderniser leur matériel, super-structure, etc. Cela permet aux compagnies américaines de disposer d'une trésorerie et d'avantages fiscaux considérables, ce qui lui permet du même coup de moderniser ce matériel et de suivre les progrès de la technologie.

Cela encourage également les compagnies ferroviaires canadiennes qui sont propriétaires de réseaux qu'elles exploitent aux États-Unis à faire concurrence aux Américains pour assurer le trafic canadien, au détriment des activités ferroviaires au Canada. Nous aurons un exemple classique de cette situation si le CP est autorisé à acheter le réseau D&H, ce qui lui permettra de concourir ou de collaborer avec Conrail pour accaparer le transport de conteneurs du centre du Canada entre New-York et Montréal, et cela, au détriment du CN et de Halifax.

Le CN fait tout son possible pour éliminer les coûts qui peuvent être évités en réduisant la taille des équipes, en utilisant des trains sans fourgons et en éliminant tous les embranchements non essentiels et non rentables. Cependant, sur ce plan également, les politiques gouvernementales ne nous favorisent guère en ce sens que les chemins de fer américains jouissent de beaucoup plus de latitude pour réduire leurs coûts. Ces contraintes et autres restrictions non commerciales imposées par le gouvernement fédéral réduisent la capacité des compagnies ferroviaires d'affronter la concurrence de leurs homologues américaines au Canada. D'après certains contacts que nous avons dans les compagnies canadiennes, les coûts d'exploitation sont de 25 à 28 p. 100 plus élevés au Canada qu'aux États-Unis, ce qui est en partie attribuable aux politiques du gouvernement fédéral.

Enfin, il faut tenir compte du fait qu'il n'y a pas très longtemps, le gouvernement américain a accordé 3,2 milliards de dollars US à Conrail pour améliorer et moderniser son infrastructure et son matériel roulant. Le gouvernement fédéral américain avait accompagné cette mesure d'un ultimatum aux syndicats du rail précisant que si ceux-ci refusaient d'accepter la réduction des coûts ferroviaires et celles des équipes, aucune subvention fédérale ne serait

[Text]

railroads have had to enter this era of deregulation and U.S. competition with an outdated infrastructure and rolling stock. This was brought about in large part because of higher tax levels, harsher conditions for writing off capital assets, inability to write business down according to market forces, plus larger train crews than necessary for safe operation, because of union demands.

The seriousness of this situation has been clearly defined and emphasized by the chief executive officer of CN, who in commenting on the 1989 annual report of the company stated:

... CN is making a lower return on its capital investments than its major North American competitors... and... the Company needs significantly higher income each year to finance the capital expenditures needed to renew equipment and expand service.

First-quarter results of CN's last three years of operation show a continuing decline in profits.

That is the essence of what we are getting at. The Canadian railroad situation is being confronted with a very serious and strong threat out of connecting American ports. Its impact has already taken some toll, but we expect it to take a larger toll in the immediate future.

The Chairman: I wonder if you want to highlight the conclusions and recommendations.

Mr. Jack Bathurst (Vice-Chairman, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Mr. Chairman, I also think the implications of this on page 14 are of some significance at the national and regional levels.

• 0950

The Chairman: Give us the highlights or whatever, but we want to get into questions here.

Mr. Grice: Can you give me the question again?

The Chairman: I do not want you to read everything. I just want you to read the highlights of the situation as it applies to you. You were summarizing earlier, and usually we just like to summarize, but members have not really had a chance to look at the brief. If you could summarize the implications at the national level and then come to your recommendations, we will have questions and answers.

You are really asking for certain changes affecting the railways, or CN since CN is the only railway that comes into Halifax. Would the Port of Vancouver have the same type of brief as this in terms of its problems with Tacoma and Seattle?

[Translation]

versée, ce qui entraînerait des mises à pied massives. Comparez cela avec la situation au Canada, où les compagnies ferroviaires ont été obligées d'entrer dans cette ère de déréglementation et de concurrence de la part des États-Unis avec une infrastructure et un matériel roulant désuet. Les raisons pour lesquelles nous nous trouvons dans cette situation sont, en partie, les suivantes: des taxes plus élevées, des conditions plus rigoureuses imposées à la radiation des immobilisations, l'impossibilité de procéder à des amortissements en fonction des forces du marché, des équipes de trains plus importantes que ne l'exige la sécurité d'exploitation, à cause des exigences des syndicats.

Le chef de la direction du CN a clairement défini et souligné la gravité de la situation dans le rapport annuel de la compagnie pour 1989:

... Les investissements en capital du CN sont moins rentables que ceux de ses principaux concurrents nord-américains—et—la société a besoin, chaque année, d'un revenu nettement plus élevé pour financer les dépenses de capital requises pour renouveler le matériel et accroître le service.

C'est au cours du premier trimestre de ces trois dernières années, que le CN a obtenu des résultats qui révèlent une baisse continue de ses profits.

C'est essentiellement cela que nous voulons souligner. Les liaisons qui existent avec des ports américains constituent une menace très sérieuse pour les chemins de fer canadiens. Ils souffrent déjà de cette situation, mais nous nous attendons à ce que celle-ci s'aggrave encore dans un très proche avenir.

Le président: Pourriez-vous maintenant nous présenter vos conclusions et vos recommandations.

M. Jack Bathurst (vice-président, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Monsieur le président, je crois également que les conséquences de cette situation qui sont exposées à la page 14 revêtent une certaine importance tant à l'échelon national que régional.

Le président: Contentez-vous de nous présenter les grandes lignes; nous voudrions passer aux questions.

M. Grice: Pourriez-vous répéter votre question?

Le président: Je ne veux pas que vous me lisiez tout. Contentez-vous de nous présenter les grandes lignes de la situation en ce qui vous concerne. Tout à l'heure, vous la résumiez et c'est habituellement ce que nous aimons, mais les députés n'ont pas vraiment encore eu l'occasion d'étudier votre mémoire. Si vous pouviez résumer les conséquences à l'échelon national puis présenter vos recommandations, nous pourrions ensuite passer aux questions et réponses.

En réalité, ce que vous demandez c'est que certains changements soient apportés en ce qui concerne les compagnies ferroviaires, ou plus précisément le CN puisque c'est la seule à desservir à Halifax. Etant donné les problèmes que lui posent Tacoma et Seattle, le port de Vancouver présenterait-il le même genre de mémoire que vous?

[Texte]

Mr. Grice: Mr. Chairman, we would not purport to speak for Vancouver, but certainly looking at their situation, it is quite parallel to what we are confronted with, and I think they would have similar views. I have heard them express some views that are similar to ours, but the problems we are outlining here are certainly prevalent at Vancouver.

Could you come back to us, Mr. Chairman, with what you would like out of this page 14 section?

The Chairman: I do not want you to read it. Just give us the highlights and implications—they are pretty well clearly set out—and then the recommendations. You have told us the situation; there is not a level playing-field, and that obviously has implications, you say, at the national level. This is what pages 14 and 15 refer to.

Mr. Bathurst: Mr. Chairman, very briefly, the first part of page 14 deals with the question of labour unrest. All our import-export trade, if it is diverted through U.S. ports and not through Halifax, is subject to disruption by any labour unrest on railroads, trucking or ports, and Canada would have no recourse to back-to-work legislation or arbitration or any other means of controlling this. We have no control once the stuff crosses the border.

The second point is that our containers coming in and out of U.S. ports would become subject to U.S. customs inspection, could suffer delays, extra documentation or extra inspection costs for storage, safety and various other issues.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Excuse me, are you referring to traffic through Halifax to the U.S.?

Mr. Bathurst: We are talking about central Canadian container traffic being diverted through U.S. ports.

The Chairman: From us to the U.S.

Mr. Bathurst: Not through Halifax.

Mr. Benjamin: It is incoming traffic.

Mr. Bathurst: And outgoing. The container traffic that presently moves through Halifax would be diverted to cross the border and go out through the U.S. Port of New York.

The next thing is the shipping lines calling at U.S. east coast ports. If they were not calling at Canadian ports, they would not be subject to the Shipping Conferences Exemption Act of Canada, and we would have no recourse to any action with the conference lines because they would all be operating under U.S. shipping laws and shipping acts.

That then becomes the question of base ports. Conferences have base ports where they work their freight rates out to. If Halifax ceased to be a base port for some of these conferences, then any cargos moved coast-wise or

[Traduction]

M. Grice: Monsieur le président, nous n'avons pas la prétention de parler au nom de Vancouver, mais il est manifeste que sa situation est très semblable à la nôtre et que les vues de ses responsables le seraient également. Je les ai d'ailleurs entendu exprimer des points de vue semblables aux nôtres et il est certain que les problèmes que nous décrivons existent également à Vancouver.

Pourriez-vous nous répéter, monsieur le président ce que vous voudriez que nous fassions pour cette section de la page 14?

Le président: Je ne veux pas que vous la lisiez. Contentez-vous de nous présenter les grandes lignes et les conséquences. . . C'est assez clair dans votre mémoire. . . Et passez ensuite à vos recommandations. Vous nous avez dit quelle était la situation; les règles du jeu ne sont pas équitables, ce qui a manifestement des répercussions, selon vous, à l'échelon national. C'est de cela que traitent les pages 14 et 15.

M. Bathurst: Monsieur le président, je dirais, très brièvement, que la première partie de la page 14 traite de la question de l'agitation ouvrière. Si tout notre commerce d'export-import est détourné de manière à utiliser les ports américains et non Halifax, il sera exposé à des perturbations à cause de l'agitation que cela provoquera chez les ouvriers des chemins de fer, du camionnage ou des ports. Le Canada ne pourrait alors avoir recours ni à des mesures législatives pour imposer le retour au travail ni à l'arbitrage ou autres moyens de contrôler cette situation. Une fois que les marchandises ont franchi la frontière, nous sommes désarmés.

Autre point important, nos conteneurs qui arrivent tous aux ports américains ou en sortent seraient assujettis aux formalités d'inspection par la douane américaine et pourraient être soumis à des retards, des formalités ou des coûts d'inspection supplémentaires pour l'entreposage, la sécurité et diverses autres questions.

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Excusez-moi, parlez-vous là du trafic passant par Halifax à destination des États-Unis?

M. Bathurst: Nous parlons du trafic des conteneurs du centre du Canada qui seraient détournés et emprunteraient les ports américains.

Le président: Par les États-Unis.

M. Bathurst: Qui n'emprunterait pas Halifax.

M. Benjamin: Il s'agit du trafic à l'arrivée.

M. Bathurst: Et au départ. Le trafic des conteneurs qui se fait actuellement par Halifax serait détourné, franchirait la frontière et passerait par le port de New-York.

N'oublions pas non plus les compagnies de transport maritime qui font escale dans les ports de la côte est des États-Unis. Si elles ne faisaient plus escales dans les ports canadiens, elles ne seraient pas assujetties à la Loi sur les Conférences maritimes et nous ne pourrions avoir aucun recours contre ces compagnies parce que leurs activités seraient toutes couvertes par les lois américaines sur le transport maritime.

Cela nous amène à la question des ports d'attache. Les conférences maritimes ont des ports d'attache en fonction desquels elles calculent leurs tarifs de fret. Si Halifax cessait d'être un tel port pour certaines de ces conférences, les

[Text]

otherwise would be subject to arbitrary or add-on charges. The costs of traffic moving through U.S. ports could escalate dramatically depending on future pricing and labour policies. The incentives now in place to attract traffic can be removed and probably will be removed once they have secured the traffic. The other thing is that if space is insufficient for a ship to take all the cargo waiting for it, it would most likely be the Canadian not the U.S. cargo that would get bumped.

[Translation]

cargaisons transportées vers la côte ou autrement seraient assujetties à des droits d'arbitrage ou supplémentaires. Les coûts d'utilisation des ports américains augmenteraient considérablement en fonction des futures politiques en matière de prix et de main-d'œuvre. Les mesures d'encouragement actuelles qui, sont destinées à attirer le trafic peuvent être supprimées et le seront probablement dès que les Américains auront obtenu ce qu'ils veulent. En outre, si un navire ne peut pas embarquer toutes les marchandises qui l'attendent, il est probable que ce seront les marchandises américaines qui passeront avant les canadiennes.

• 0955

Last but by no means least, Mr. Chairman, we have to look at the question of the impact on the balance of payments. All our freight charges will be payable to U.S. railroads, trucking companies, ports, port dues—everything, including the taxes thereon. It would have a major impact on the balance of payments situation. That is at the national level.

At the regional level, it would tend to help Atlantic Canada become an economic wasteland. As traffic decreased on the existing railroad, costs would rise because there is less traffic to bear the fixed operating costs. It is a downward spiral. As traffic decreases, costs go up; as costs go up, traffic decrease accelerates.

The Chairman: You make your recommendations on page 21. Have you had discussions with anyone in Transport or with the railways? I suppose the railways are co-operating with you to help illustrate the problem. These four recommendations affect only the railways, do they not?

Mr. Benjamin: I have not had a chance to read this thing, but what does section G mean? It starts on page 19.

The Chairman: I want to get into questions here.

Mr. Benjamin: Look at the bloody report. Let him read it.

The Chairman: You can read the report while he is reading the recommendations, then we can get into questions. We have a timetable here, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: I had him read the first part so members could read.

The highlights on page 21, the four recommendations that you have already referred to in your general narrative. . .

Mr. Grice: You mentioned that this is a rail-oriented report. It very much is because 70% of our business at Halifax is rail oriented. The same type of situation is prevalent at other Canadian ports. They are rail oriented

Enfin, et ce n'est pas moins important, monsieur le président, il faut considérer la question de l'impact sur la balance des paiements. Tous les frais de transport seront payables aux compagnies ferroviaires, aux compagnies de camionnage, aux ports américains, et les frais de port aussi. . . tout, y compris des taxes afférentes. Cela aurait un impact considérable sur la balance des paiements. Je parle là de l'échelon national.

À l'échelon régional, cela contribuerait probablement à faire du Canada Atlantique un désert économique. Au fur et à mesure que le trafic diminuerait sur les voies ferrées existantes, les coûts augmenteraient parce que les recettes réalisées grâce à ce trafic ne seraient plus suffisantes pour couvrir les charges d'exploitation fixes. C'est une spirale descendante. Au fur et à mesure que le trafic diminue, les coûts augmentent; et lorsque ceci augmente, la diminution du trafic s'accélère.

Le président: Vous présentez vos recommandations à la page 21. En avez-vous discuté avec quelqu'un des transports ou des chemins de fer? Je suppose que les compagnies ferroviaires collaborent avec vous pour vous aider à illustrer le problème. Ces quatre recommandations ne concernent que les chemins de fer, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Je n'ai pas encore eu le temps de lire ce document, mais que signifie la section G? Elle commence à la page 19.

Le président: Je voudrais maintenant passer aux questions.

M. Benjamin: Regardez donc ce rapport. Laissez-le lire.

Le président: Vous pouvez le lire pendant qu'il présente ses recommandations. Après quoi nous pourrions passer aux questions. Nous avons un horaire à respecter, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oui.

Le président: Je lui ai demandé de lire la première partie de manière à ce que les députés puissent en faire autant.

Les quatre recommandations de la page 21 auxquelles vous avez déjà fait allusion dans votre exposé. . .

M. Grice: Vous avez dit qu'il s'agissait d'un rapport axé sur les chemins de fer. C'est en effet tout à fait vrai car c'est le cas de 70 p. 100 de nos activités à Halifax. La même situation existe dans d'autres ports canadiens et même à

[Texte]

even in Montreal, for instance, where the port service is in Chicago and Detroit. It is mostly rail, and that is why we have a preoccupation with rail. Whatever is negatively affecting our rail connection or Canadian National is negatively affecting the port. So if you want to go to the core of this where we are making recommendations respecting rail service, I will read you the section from the bottom of page 21.

First, I would like to make a point about what we have done on this so far. Over a period of time we have written the minister and we have corresponded with Canadian National. We have had meetings with senior people in the Department of Transport and we have talked to just about anybody who would listen to us. If the competitive situation at Canadian ports is not addressed, it is going to have a negative effect on employment, balance of payments and all the rest of it, and it is going to happen fairly soon.

Notwithstanding the fact that the Port of Halifax is at a very high level of activity at the present time, the container business is nevertheless threatened by this competitive situation at American ports, particularly the Port of New York in our case. If you will go to the bottom of page 21, I will read you the section that I think goes to the heart of our issues.

• 1000

Observing that railroad operation costs are allegedly 25% to 28% higher than those in the United States, it would appear that the following issues need immediate attention:

(a) adjusting the "write-off of capital assets and improvements" to levels commensurate with those enjoyed by United States railroads;

(b) fuel taxes for railroads in Canada should be reduced to those prevailing for those of their United States counterparts;

(c) taxes on operating profits should be such as to encourage further investment in upgrading rolling stock, road-bed and operating technologies;

(d) acquisition of new rolling stock having a better tareweight-to-load ratio to reduce motive power and ergo fuel consumption required.

If you wish I could continue, but that is the thrust of our recommendations.

The Chairman: You mentioned the other ports in Canada. Your position is especially a little more difficult because you are a captive port to just one railway, are you not?

Mr. Grice: That is correct.

The Chairman: Vancouver does not. Montreal does not. These other ports have different railways.

Mr. Grice: The issue of the one railroad operation at Halifax is a separate one, but it dramatizes our situation. Every other major commercial port in Canada is served by two railroads, except us. Nevertheless, it does not really matter. The fact of the matter is that these issues affect Vancouver also.

[Traduction]

Montréal, par exemple, pour lequel le service portuaire se trouve à Chicago et à Détroit. C'est la raison pour laquelle nous nous occupons surtout des chemins de fer. Tout ce qui a un effet préjudiciable sur nos liaisons ferroviaires ou sur le Canadien national, l'a également sur les ports. Donc, si vous voulez que je vous donne l'essentiel de nos recommandations concernant le service ferroviaire, je vais vous lire la section qui le concerne et qui commence au bas de la page 21.

Je voudrais cependant pour commencer vous dire ce que nous avons fait à ce sujet jusqu'à présent. Nous avons écrit au ministre et nous avons correspondu avec le Canadien National. Nous avons rencontré des cadres supérieurs du ministère des Transports et nous avons parlé à pratiquement tous les gens disposés à nous écouter. Si l'on ne trouve pas une solution à la concurrence à laquelle les ports canadiens sont exposés, cela aura un effet préjudiciable sur l'emploi, la balance des paiements et tout le reste, et cet effet ne va pas tarder à se faire sentir.

En dépit du fait que le port de Halifax est extrêmement actif en ce moment, l'industrie des conteneurs est cependant menacée par la concurrence offerte par les programmes américains, en particulier celui de New York, dans notre cas. Si vous voulez bien vous reporter au bas de la page 21, je vous lirai la section qui résume l'essentiel de ce problème.

Étant donné que les charges d'exploitation ferroviaire sont, soi-disant de 25 p. 100 à 28 p. 100 supérieures à celles des États-Unis, il apparaît que les questions suivantes méritent un examen immédiat.

a) Le rajustement de la « radiation des immobilisations et des améliorations apportées à celles-ci » à des niveaux comparables à ceux dont jouissent les chemins de fer des États-Unis;

b) Les taxes sur le carburant acquittées par les compagnies ferroviaires au Canada devraient être ramenées au niveau de celles qui sont payées par les homologues des États-Unis;

c) Les taxes sur les bénéfices d'exploitation devraient être de nature à encourager de nouveaux investissements dans l'amélioration du matériel roulant; de la plateforme et des technologies d'exploitation;

d) L'achat de matériel roulant neuf ayant un meilleur ratio tare-poids afin de réduire la puissance de traction nécessaire et, de ce fait, la consommation des carburants.

Je peux continuer, si vous voulez, mais c'est là l'essentiel de nos recommandations.

Le président: Vous avez mentionné les autres ports canadiens. Vous vous trouvez dans une position plus difficile parce que vous êtes un port captif d'une seule compagnie ferroviaire; n'est-ce pas?

M. Grice: C'est exact.

Le président: Ce n'est pas le cas de Vancouver ni Montréal. Ces autres ports peuvent utiliser des compagnies différentes.

M. Grice: Le monopole d'une compagnie ferroviaire à Halifax est une autre question, mais cela aggrave encore notre situation. Tous les autres grands ports commerciaux du Canada sont desservis par deux compagnies, sauf nous. Cela n'a cependant pas vraiment d'importance. Dans la pratique, Vancouver en souffre également.

[Text]

Mr. Crosby (Halifax West): I want to review a couple of points you made before the committee and on other occasions about the competitive ability of the port of Halifax.

As you have just stated, it is totally dependent upon the ability of the railway—that is, Canadian National—to provide a service that renders the port competitive with other U.S. ports. In that connection, can you give us a little more details on how CN can or could operate in terms of what it is now doing and what it could do? List for us some of the improvements that could be made.

Mr. Grice: The primary improvement we would like to see Canadian National make is to effect relatively minor changes to the rail-bed in areas close to Halifax—and I think in one particular section in Moncton—where the line is not able to handle double-stack containers 9 feet 6 inches high. It requires a relatively modest capital investment to make that change. We would like to see a double-stack rail service implemented connecting Halifax and interior points, particularly Toronto and Montreal and westward.

Those are the capital changes we would like to see. We think it would improve a service that is satisfactory at the present time, but it would enhance that and enable us to remain competitive.

Mr. Crosby: That is the surface aspect. To what extent have you gone into this with CN? What lies below that? If you double-stack, you have to have twice as many units available. Are you aware of their situation in terms of the number of units of rolling stock available?

Mr. Grice: It is the opposite. If you double-stack, you have half the number of cars to accommodate the same number of containers, so there are many advantages to doing it. The Canadian National position to date is that they have rolling stock in position at the present time, and it is not fully amortized, so they want to continue to use it.

Mr. Crosby: I did not realize that. In order to double-stack, you do not just put two containers on one flatbed, do you? It is not as simple as that, is it?

Mr. Grice: It probably is as simple as that, except for the double-stack equipment you use to put two containers on. You cannot put it on the existing rolling stock, because the cars have to have a heavier capacity, but if you had 200 containers on a double-stacked train, it would be approximately half the length of the single-stacked conventional equipment now in place. However, the equipment would have to be capable of handling heavier payloads and it would be different equipment.

Mr. Crosby: But that is what troubles me, Mr. Grice. You are looking towards double-stacking of trains as the solution. But what do you have to do in order to double-stack trains? You have to improve the road-bed and you have to make sure that clearance exists at every point in the line.

[Translation]

M. Crosby (Halifax-Ouest): J'aimerais revenir sur deux remarques que vous avez faites devant le Comité et à d'autres occasions à propos de la compétitivité du port de Halifax.

Comme vous venez de le dire, il est totalement tributaire de la capacité de la compagnie ferroviaire—autrement dit, du Canadien National—de lui assurer un service qui le rende compétitif par rapport aux autres ports américains. À cet égard, pourriez-vous nous donner un peu plus de détails sur la manière dont le CN peut ou pourrait fonctionner et sur ce qu'il pourrait faire? Donnez-nous une liste des améliorations qui pourraient être apportées.

M. Grice: La principale amélioration que nous aimerions voir le Canadien National apporter à son fonctionnement serait de modifier de manière relativement mineure la plateforme dans les zones voisines de Halifax—je pense en particulier à un tronçon à Moncton—où la ligne ne peut pas transporter des conteneurs de 9'6" de haut sur deux niveaux. Un investissement relativement modeste serait suffisant pour que ce changement soit possible. Nous aimerions voir instaurer un service de transport de conteneurs sur deux niveaux entre Halifax et certains points de l'intérieur, en particulier Toronto et Montréal et des points plus à l'ouest.

Ce sont là les changements essentiels que nous souhaiterions. À notre avis, cela améliorerait un service qui est satisfaisant pour le moment et nous permettrait de demeurer compétitif.

M. Crosby: Voilà, superficiellement ce dont il s'agit. Dans quelle mesure en avez-vous discuté avec le CN? Qui a-t-il, en-dessous de tout cela? Si vous empilez les conteneurs, il vous faudra deux fois plus d'unités. Savez-vous quelle est la disponibilité en ce qui concerne le matériel roulant?

M. Grice: C'est le contraire. Si vous empilez les conteneurs, il suffira de moitié moins de wagons pour les transporter, ce qui présente beaucoup d'avantages. Actuellement, comme le CN a du matériel roulant qui n'est pas encore totalement amorti, il veut continuer à l'utiliser.

M. Crosby: Je ne le savais pas. Pour pouvoir empiler vos conteneurs, vous ne vous contentez pas d'en mettre deux sur une même plateforme? Ce n'est pas aussi simple que cela, n'est-ce pas?

M. Grice: Ce l'est, en fait, probablement, en dehors du fait qu'il vous faut un matériel spécial pour pouvoir empiler vos deux conteneurs. Vous ne pouvez pas utiliser le matériel actuel, car il faut que les wagons aient une plus forte capacité, mais si vous chargez 200 conteneurs sur un train remorquant de tels wagons, il serait approximativement deux fois plus court que si vous utilisez le matériel conventionnel actuel. Il faudrait cependant alors un matériel différent, qui soit capable de transporter des charges plus lourdes.

M. Crosby: Mais c'est bien cela qui m'inquiète, monsieur Grice. Votre solution est d'empiler les conteneurs sur les trains. Que faut-il faire pour cela? Il faut améliorer l'infrastructure et s'assurer que, partout sur la ligne, la hauteur est suffisante pour qu'ils passent.

[Texte]

Mr. Grice: Yes.

Mr. Crosby: You have to have improved rolling stock or perhaps different rolling stock.

Mr. Grice: Different rolling stock.

Mr. Crosby: You have to have different equipment to load and unload the train, do you not?

Mr. Grice: No. I think the existing equipment could do the job.

Mr. Crosby: So somewhere along the line somebody would have to give a cost estimate of what would be involved in permitting double-stacking, say, between Halifax and Montreal.

Mr. Grice: That is correct. Some time ago we commissioned Temple, Barker and Sloane, the Boston consulting company, and they undertook costing of such an operation.

Mr. Crosby: Just tell us in broad terms, is CN resisting these kinds of changes? Perhaps you could enlighten us. What is the attitude of the Canadian National?

Mr. Grice: As I see it, they are going very slowly. They have existing conventional equipment and they are not anxious to dispose of that equipment and put double-stack equipment in because it is new capital. They believe they can continue to provide the service with the existing conventional equipment.

Mr. Crosby: What I am trying to do is to say, look, there is a problem and the question is how to resolve that problem. The agencies that are dealing with the problem, in this case, are the Port of Halifax, which is a Crown corporation under Ports Canada, of course, and Canadian National, which is a Crown corporation under the Government of Canada. What you are telling us, as I understand it, is that if these two agencies get together they could, by taking appropriate initiatives, permit them better competition with U.S. ports and U.S. carriers. Is that correct?

Mr. Grice: Let us take double-stacking as an example. In order to invest in double-stack equipment, Canadian National require an incentive. At the moment the depreciation regulations in Canada are disadvantageous relative to the United States. The reason we are discussing that here is that the Government of Canada has everything to do with those things.

Second, railways in Halifax—and that is critical to the port—have a large fuel tax which puts them at a disadvantage. The railway has to charge compensatory rates and all these things get reflected back. In other words, do they buy new equipment for application on the Halifax service? If so, what kinds of rates do they charge?

Mr. Crosby: But basically the thrust is to get Canadian National to change their services and method of delivering services so that the Port of Halifax can be a little more competitive, is it not?

Mr. Grice: Yes.

Mr. Crosby: There is just one point I want to add to that comment. You mentioned Canadian containerized cargo, and while that is a simplistic expression, I am not sure I understand entirely what it means. If cargo is emanating from

[Traduction]

M. Grice: Oui.

M. Crosby: Il vous faut donc du matériel roulant amélioré ou peut-être, un matériel différent.

M. Grice: Un matériel différent.

M. Crosby: Ne vous faudrait-il pas également un matériel différent pour charger et décharger le train?

M. Grice: Non. Je crois que le matériel existant suffirait.

M. Crosby: Il faudrait donc, à un moment quelconque, que quelqu'un calcule les coûts qu'entraînerait l'empilage des conteneurs entre, par exemple, Halifax et Montréal.

M. Grice: C'est exact. Il y a quelque temps, nous avons chargé Temple, Barker et Sloane, le cabinet d'experts-conseils de Boston, de calculer le coût de cette opération.

M. Crosby: En gros, le CN est-il hostile à ce genre de changements? Vous pourriez peut-être nous éclairer là-dessus. Quelle est l'attitude du Canadien National?

M. Grice: À mon avis, il procède avec beaucoup de lenteur. Il n'est pas du tout pressé de remplacer son matériel conventionnel par du matériel permettant un tel empilage car cela constituerait de nouvelles immobilisations. Le CN considère qu'il peut continuer à assurer le service avec le matériel conventionnel actuel.

M. Crosby: Ce que je veux dire c'est qu'il y a un problème et que la question est de savoir comment le résoudre. Les organismes qui s'en occupent, dans le cas présent, sont le Port de Halifax, qui est une société d'État relevant de Ports Canada, naturellement, et le Canadien National, qui est une société d'État placée sous l'autorité du gouvernement du Canada. Si je vous comprends bien, vous nous dites que si ces deux organismes se mettaient d'accord ils pourraient, en prenant les mesures appropriées, nous rendre plus compétitifs par rapport aux ports et aux transporteurs américains. Est-ce bien cela?

M. Grice: Prenons l'empilage comme exemple. Pour investir dans le matériel nécessaire, le Canadien national a besoin de bénéficier d'une mesure d'encouragement. En ce moment, la réglementation sur la dépréciation au Canada est désavantageuse par rapport à celle des États-Unis. La raison pour laquelle nous discutons ici de ces questions c'est que le gouvernement du Canada est totalement responsable de la situation.

D'autre part, les chemins de fer à Halifax—et c'est là quelque chose d'essentiel pour le port—doivent acquitter une lourde taxe sur les carburants, ce qui les désavantage. La compagnie ferroviaire est donc obligée d'imposer des taux compensatoires et tout cela a un certain nombre de répercussions. En d'autres termes, faut-il qu'elle achète du matériel nouveau pour desservir Halifax? Et dans ce cas, quels tarifs percevoir?

M. Crosby: Mais ce qu'il faut c'est amener le Canadien National à modifier ses services et ses méthodes de prestation de services de manière à ce que le Port de Halifax soit un peu plus compétitif, n'est-ce pas?

M. Grice: Oui.

M. Crosby: Je voudrais simplement ajouter un mot. Vous avez parlé de la conteneurisation des marchandises canadiennes, et bien que ce soit peut-être là une expression très simple, je ne suis pas tout à fait certain de la

[Text]

Europe and its destination is central Canada, say Ontario, who has an interest in how that cargo travels? Is it simply a decision based on cost or are there any particular reasons for transmitting the cargo one way or another?

Mr. Grice: Normally the shipper or his agent, maybe a freight forwarder, would be the one who controls the routing on it. He would decide what shipping company he used and whether that shipping company was calling at Halifax or New York or wherever, and his interest in making that decision would be based on the next year of cost and service factors. It might be transit time and it might be just straight dollars per container.

• 1010

Mr. Crosby: There is no overall control over so-called Canadian containerized cargo though. There is no authority that can say how it travels.

Mr. Grice: No.

Mr. Chadwick (Brampton—Malton): In the presentation you talked about the fact that there is serious competition from the port of New York. You are very concerned about that, and you said that Americans are soliciting Canadian cargos at Toronto and Montreal. Are Canadians doing the same?

Mr. Grice: Indeed they are. The Canadian system involves Halifax, for instance, and the shipping companies that serve Halifax are deep into the Canadian market, particularly in Ontario, and they have the majority share of that market now by a long distance. So they are a dominant force. Most of the Canadian cargo is moving by the Canadian gateway at present. What we are seeing is that right now you have an increasing thrust from the American ports; New York is the important one to us, but also Seattle and Takoma on the west coast. A very strong competitive force is coming from the American gateway, and it is going to have a lot of negative implications, particularly for the ports involved, but also, we think, for the Canadian economy generally.

Mr. Chadwick: But are we combatting that? Are we going after that market in New York and Takoma?

Mr. Grice: The Canadian carriers that are involved in the Canadian ports are doing what they can, but what we are trying to do is get the Government of Canada to deal with areas within its jurisdiction to be helpful and assist us in dealing with this U.S. competition, because right now the railroads, which are a key component in this overall system, are operating at a disadvantage in Canada.

The Chairman: I thought Mr. Chadwick was going to ask you a different type of question. For instance, is the competition that may be very adverse to Halifax not producing and laying down goods in central Canada and other parts of Canada at a beneficial price to the consumer? That is what I thought Mr. Chadwick's question was going to be.

[Translation]

comprendre parfaitement. Si les marchandises viennent d'Europe et sont destinées au centre du Canada, à l'Ontario, par exemple, qui a un intérêt à la manière dont ces marchandises voyagent? S'agit-il simplement d'une décision fondée sur le coût ou y a-t-il des raisons quelconques de les transporter d'une manière plutôt que d'une autre?

M. Grice: Normalement l'expéditeur ou son agent, peut-être le transitaire, est celui qui contrôle le routage. C'est lui qui choisit la compagnie de transport maritime, qui décide si elle fera escale à Halifax ou à New York ou ailleurs, et sa décision dépend des facteurs de coûts et de services de l'année suivante. Il peut aussi bien s'agir du temps de transport que du coût en dollars par conteneur.

M. Crosby: Il n'y a cependant pas de contrôle global de ces marchandises canadiennes conteneurisées. Personne n'a les pouvoirs nécessaires pour décider de la manière dont elles voyageront.

M. Grice: Non.

M. Chadwick (Brampton—Malton): Dans votre exposé, vous avez dit que le port de New York vous opposait une forte concurrence. Cela vous inquiète beaucoup, et vous avez dit que les Américains viennent à Toronto et à Montréal pour y solliciter le transport de marchandises canadiennes. Les Canadiens en font-ils autant?

M. Grice: Certainement. Le système canadien inclut Halifax, par exemple, et les compagnies de transport maritime qui desservent ce port sont très bien implantées sur le marché canadien, en particulier en Ontario dont elles détiennent une part majoritaire du marché, et de loin. Elles constituent donc une force dominante. La plus grande partie des marchandises canadiennes empruntent actuellement les ports canadiens. Ce qui se passe en ce moment, c'est que les ports américains exercent une pression croissante; New York est celui qui est le plus important pour nous, mais il y a aussi Seattle et Takoma, sur la côte Ouest. Ces ports représentent donc une concurrence très forte, et cela aura des tas de conséquences négatives, en particulier pour les ports concernés, mais aussi, à notre avis, pour l'ensemble de l'économie canadienne.

M. Chadwick: Mais que faisons-nous pour combattre cela? Nous attaquons-nous au marché à New York et à Takoma?

M. Grice: Les transporteurs canadiens qui utilisent nos ports font ce qu'ils peuvent, mais ce que nous essayons de faire c'est d'obtenir du gouvernement canadien que, dans les domaines relevant de sa juridiction, il nous aide à faire face à la concurrence américaine, car en ce moment, les compagnies ferroviaires, qui sont un élément clé du système global, sont désavantagées au Canada.

Le président: Je croyais que M. Chadwick allait vous poser une question toute différente. Par exemple, cette concurrence qui peut être très préjudiciable pour Halifax ne permet-elle pas de produire et de livrer des marchandises dans le centre du Canada et d'autres régions de notre pays à un meilleur prix pour le consommateur? Je croyais que c'était la question que M. Chadwick allait poser.

[Texte]

Mr. Grice: Do you want that answered?

The Chairman: He said he was going to ask it, and he would like an answer.

Mr. Grice: To that question?

The Chairman: Yes.

Mr. Grice: If you look at it in the abstract, if you could reduce your costs by 50% over New York, then I presume the person in Ontario who is importing whatever it might be from Europe or the Far East would look at that favourably. What we are saying is that the routing of that cargo is being caused by artificial things that have a highly detrimental effect on it regardless of whether this particular individual might benefit from it, and we should try to equal the scales up here.

Mr. MacDonald (Dartmouth): I share the concern you have raised, as I think most members of the committee would. It is one of these cases, thank goodness, where industry or people representing industrial sectors in Atlantic Canada are not coming up and complaining about the horse being gone after we have left the barn door open. I think what you have been doing in bringing this to the attention of government and to the public is trying to show us a potential problem that can have a very major and devastatingly negative impact in Atlantic Canada.

I did not hear the value of the traffic that is going through the Port of Halifax. Could you tell me that so I can have some idea of the importance economically for the region of Port of Halifax traffic?

• 1015

Mr. Grice: In terms of employment and dollar impact, page 5 of our report outlines some of it. This will give you an indication:

...Halifax makes a significant contribution to the local, provincial, regional and national economies. On an annual basis, the Port has a revenue impact of \$333 million, a personal income impact of \$296 million, a tax impact of \$82 million and has a direct and indirect employment impact of some 5,300 jobs.

Mr. MacDonald: So it has a major economic impact on Atlantic Canada.

Mr. Grice: Yes, it does.

Mr. MacDonald: After speaking with you and some other people concerned with the port development, the major concern is that one of the things outside of your control is the rail link. That is what we have heard here today.

You are seeing some disturbing movements in the United States whereby the rail line is being upgraded. You mentioned here that CP is looking at the acquisition of a line that would take it into central Canada from the ports of New York.

You are seeing a lot of investment taking place in the ports of New York. At the same period of time, you are seeing, if not a deterioration of the rail line between Montreal and the Port of Halifax, then at least no long-term plan to upgrade the line.

[Traduction]

M. Grice: Voulez-vous une réponse?

Le président: Il a dit qu'il allait la poser et qu'il aimerait avoir une réponse.

M. Grice: A cette question?

Le président: Oui.

M. Grice: En théorie, si vous pouviez réduire vos coûts de 50 p. 100 par rapport à ceux de New York, je crois que la personne de l'Ontario qui importe des marchandises d'Europe ou de l'Extrême Orient y serait favorable. Ce que nous voulons dire c'est que le routage de ces marchandises est déterminé par des facteurs artificiels qui ont un effet extrêmement préjudiciable, que cette personne en profite ou pas, et que nous devrions essayer de rétablir l'équilibre.

M. MacDonald (Dartmouth): Je partage vos préoccupations, comme, je le pense, la plupart des membres de ce comité. Voilà une des situations où, grâce au ciel, l'industrie ou les représentants des divers secteurs industriels du Canada Atlantique ne viennent pas se plaindre que nous avons laissé la porte de l'écurie ouverte et que le cheval s'est enfui. Je crois qu'en portant ces questions à l'attention du gouvernement et du public, vous avez essayé de nous montrer qu'il existait un problème potentiel qui pourrait avoir des effets désastreux sur le Canada Atlantique.

Je n'ai pas entendu quelle était la valeur du trafic empruntant le port de Halifax. Pourriez-vous me l'indiquer pour que je puisse me faire une idée de l'importance économique qu'il représente pour la région du port de Halifax?

M. Grice: La page 5 de notre rapport vous donnera une idée de ce que cela représente sur le plan de l'emploi et de l'impact en dollars:

...L'apport de Halifax aux économies locales, provinciales, régionales et nationale est important. L'impact annuel du port est le suivant: recettes: 333 millions de dollars; revenus personnels: 296 millions de dollars; impôts: 82 millions de dollars; emplois directs et indirects: 5,300 emplois environ.

M. MacDonald: Halifax a donc un impact économique considérable sur le Canada Atlantique.

M. Grice: Oui.

M. MacDonald: Après vous avoir parlé, ainsi qu'à d'autres personnes qui s'intéressaient à l'aménagement du port, je constate qu'une de vos principales préoccupations est la liaison ferroviaire, qui échappe à votre contrôle. C'est ce que vous nous avez dit aujourd'hui.

Vous constatez des activités inquiétantes aux États-Unis où on améliore actuellement les lignes ferroviaires. Vous avez dit que le CP envisageait l'acquisition d'une ligne qui relierait le centre du Canada avec le port de New York.

Vous notez des investissements importants dans les ports de New York. Vous constatez en même temps, sinon une détérioration de la ligne ferroviaire entre Montréal et le port de Halifax, du moins l'absence de tout plan à long terme pour l'améliorer.

[Text]

It is my understanding that this is your primary concern at this point. Your concern is not that the Port of Halifax, if it were given a level playing-field, could not be competitive with American ports. Am I correct there?

Mr. Grice: Yes.

Mr. MacDonald: Your concern is that governments have to take a serious and very detailed look at the rail link into Halifax before we get into a position where some of these container lines currently going into Halifax, then down to New York, find that it is to their advantage to go straight to New York and service central and western Canada.

Mr. Grice: We feel that everybody involved in the system, for example, in the Halifax system, has to make a contribution to this situation to try to deal with it. But there are certain things that the Government of Canada is causing through these tax levels. We would like to see the Government of Canada play its role in correcting them and helping to make the Canadian rail and port system more competitive.

You mentioned that we have not dealt with the situation where the horse has already bolted. That is true. It has not just yet, but we have been flagging this as a problem for quite some time now. You are starting to see some leakage of Canadian cargo over the U.S. gateway, including cargo that up until now has moved over Halifax. It is starting to move over New York. It would not be a complete surprise to see this happen dramatically in the future if we do not get something done about the underlying cost structure.

Mr. MacDonald: Mr. Chairman, I would like to ask our witnesses a question. It deals with the potential impact on the industrial base in the Halifax-Dartmouth area of a loss of that container traffic. For those on the committee who do not know, I think the Dartmouth area has one of the largest industrial parks east of Montreal. It is a very vibrant and productive spot. We have over 1,100 firms.

I have talked to some people knowledgeable about the shipping industry. They have indicated that they believe some of those firms have located there because of the port traffic that comes in and out from other places and goes down to New York. This makes it feasible for smaller operations—that would depend on either goods being shipped in, raw materials, or shipped out—that depend for their viability on the vital container links into Halifax. Can you give me any comments on that?

Mr. Grice: Yes, I think what you are saying goes right to the heart of it. One of the major reasons we are concerned about the status of Halifax—and MPs throughout the Atlantic region ought to be as well—is that the Port of Halifax has a very important national status. It is a major national container operation.

Its impact on the Atlantic region is much greater. It serves everything from, say, pulp and paper to lumber to the fishing industry to the automotive business in Nova Scotia and many others. This includes the agricultural business;

[Translation]

Si je comprends bien, c'est actuellement votre principale préoccupation. Vous n'avez pas de doutes que si l'on permettait au port de Halifax de jouer à égalité, il serait capable d'affronter la concurrence des ports américains. C'est bien cela?

M. Grice: Oui.

M. MacDonald: Vous voudriez que les gouvernements examinent de très près la situation de la ligne ferroviaire qui conduit à Halifax avant que certaines de ces compagnies de conteneurs qui les débarquent actuellement à Halifax, puis à New York, ne s'aperçoivent qu'il serait dans leur intérêt de se rendre directement à New York pour desservir le centre et l'ouest du Canada.

M. Grice: A notre avis, tous ceux qui s'intéressent au système devraient essayer de trouver une solution à cette situation. Le gouvernement du Canada est en partie responsable à cause du niveau des taxes qu'il impose. Nous aimerions qu'il les réduise et qu'il aide les compagnies ferroviaires et le système portuaire canadiens à devenir plus compétitif.

Vous avez dit que nous n'étions pas intervenus quand il était déjà trop tard. C'est vrai. Pas encore, mais il y a déjà un certain temps que nous signalons l'importance du problème. Des marchandises canadiennes commencent à emprunter les ports américains, y compris les marchandises, qui, jusqu'à présent, transitaient par Halifax. C'est New York qui commence à les récupérer. Je ne serais pas du tout surpris que la situation s'aggrave considérablement à l'avenir si nous ne faisons rien pour modifier la structure des coûts sous-jacents.

M. MacDonald: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à nos témoins. Elle a trait à l'impact possible sur la base industrielle de la région de Halifax-Dartmouth de la perte de trafic de conteneurs. Je précise à l'intention des membres du comité qui ne le savent pas, que la région de Dartmouth constitue un des parcs industriels importants à l'est de Montréal. C'est un endroit extrêmement actif et dynamique. On y trouve plus de 1,100 sociétés.

J'ai parlé à un certain nombre de personnes qui connaissaient bien l'industrie du transport maritime. Elles m'ont dit qu'à leur avis, certaines de ces sociétés s'étaient implantées là à cause du trafic portuaire provenant d'autres endroits ou à destination de ceux-ci, et du trafic vers New York. Cela permet à de petites entreprises... qui sont tributaires de la réception ou de l'expédition de marchandises ou de matières premières... de demeurer viables grâce aux correspondances vitales offertes par Halifax en ce qui concerne le transport des conteneurs. Qu'en pensez-vous?

M. Grice: Oui, je crois que vous avez mis en plein dans le mille. Une des principales raisons pour lesquelles nous nous inquiétons de la situation de Halifax... est tous les députés de la région de l'Atlantique devraient en faire autant... est que ce port a une très grande importance sur le plan national. C'est le plus important port de conteneurs du pays.

Son impact sur la région de l'Atlantique est beaucoup plus fort. Il assure des services dans tous les domaines, depuis l'industrie de la pâte à papier à celle du bois d'oeuvre jusqu'à l'industrie de la pêche en passant par la construction

[Texte]

exports of agricultural products depend on Halifax for the port of exit to overseas markets. If you were to lose that status as a major port in the Atlantic region, particularly in light of technological changes with ships, you would probably end up with having to truck or somehow get containers into New York to connect with ships there, and that would be an extremely detrimental thing for exporters in the Atlantic region.

• 1020

Mr. Bathurst: I would like to refer back to Mr. MacDonald's comment about CP and running down to New York. In today's paper, *The Globe and Mail*, it reports that the D&H approval has been agreed to, and you will note that the State of Pennsylvania is giving them \$5 million-plus and the State of New York is giving them \$3 million-plus to upgrade their road-beds. That shows the type of competition we are facing.

Mr. MacDonald: I think it also maybe shows the acknowledgement by the governments in the United States of the importance of having those upgraded rail links.

Mr. Chairman, I want to go back over this. I want to make this clear. In Atlantic Canada we cry a lot about things that go wrong when various sectors of our economy go into a tailspin, but we are dealing here with an economy, especially in and around the Port of Halifax, which is fairly buoyant. I want to make sure that people who are reading our comments today, and indeed everybody sitting at the table, understands the important link between industrial development in Halifax-Dartmouth, indeed through all Nova Scotia but particularly the Halifax-Dartmouth area, the connection between the Port of Halifax being able to maintain its competitiveness with some of these international container lines that call in there and the smaller industries that have located all through the Halifax-Dartmouth area.

If we lose one or two container lines going through there, are you telling us that you are going to see an impact that is much broader than the jobs that are directly lost, or potentially the jobs that are directly lost as a result of the loss of those container lines?

Mr. Grice: Definitely we are saying that. What we are concerned about is not the loss of a line, although that is a matter of concern also. We are thinking in terms of a substantial loss in the overall container business. If the American gateway becomes more successful than it is now, it will not be a matter of 3% or something like that, it could conceivably be very much larger. The connection with industrial development or the fact that many industries and many companies in Nova Scotia depend on the port, is one that really everybody should bear in mind.

For example, you have the lumber trades. The shipping services of Halifax are critical to them and to agricultural products coming out of the Annapolis Valley area; fresh apples, for example. You would be familiar with Volvo. Their

[Traduction]

automobile en Nouvelle-Écosse, et bien d'autres. N'oublions pas non plus l'agriculture. C'est Halifax qui assure les exportations de nos produits agricoles vers les marchés d'outre-mer. Si vous perdiez ce statut de port le plus important de la région de l'Atlantique, en particulier compte tenu des changements technologiques concernant les navires, vous seriez probablement obligés d'amener les conteneurs par camion ou autrement à New York pour les y embarquer, ce qui causerait un préjudice considérable aux exportateurs de la région.

M. Bathurst: J'aimerais revenir à la remarque de M. MacDonald à propos du CP et de la ligne reliant New York. Dans le *Globe and Mail* d'aujourd'hui, on peut lire que l'autorisation de D&H a été accordée, que l'État de Pennsylvanie accorde une subvention de plus 5 millions de dollars et celui de New York, de plus de 3 millions de dollars en vue de l'amélioration de leurs plateformes. Cela vous montre bien le genre de concurrence à laquelle nous avons affaire.

M. MacDonald: Je crois que cela montre aussi que les gouvernements des États américains reconnaissent l'importance de l'amélioration de ces liens ferroviaires.

Monsieur le président, permettez-moi de revenir sur ce point; je veux être bien clair. Au Canada atlantique, nous pleurnichons beaucoup à propos de tout ce qui ne va pas dans divers secteurs de notre économie, mais nous avons ici affaire à une économie, en particulier aux environs du port de Halifax, qui est assez dynamique. Je veux m'assurer que les personnes qui liront mon commentaire aujourd'hui, et en fait, celles qui sont assises à cette table, comprennent bien l'importance du lien entre le développement industriel dans la région de Halifax-Dartmouth, en fait dans toute la Nouvelle-Écosse mais en particulier dans cette région, le lien, dis-je, entre la capacité du port de Halifax de demeurer compétitif et certains de ces transporteurs internationaux de conteneurs qui font escale ici et aussi les petites industries qui se sont implantées dans toute la région de Halifax-Dartmouth.

Si nous perdons une ou deux compagnies de transport de conteneurs, cela aura-t-il un impact beaucoup plus général que la simple perte directe d'emplois que cela provoquerait?

M. Grice: Absolument. Ce qui nous inquiète, ce n'est pas la perte d'une telle compagnie, bien que cela ne soit pas sans importance. Ce que nous craignons, c'est une perte beaucoup plus importante dans le domaine du transport des conteneurs. Si le succès des ports américains se confirme, ce n'est pas à une perte de l'ordre de 3 p. 100 que nous aurons affaire, mais à quelque chose qui pourrait être bien plus important. Ce qu'il ne faut absolument pas perdre de vue c'est le lien que cela a avec le développement industriel et le fait que de nombreuses industries et sociétés de la Nouvelle-Écosse sont tributaires du port.

Prenez, par exemple, le secteur du bois de construction. Les services de transport maritime de Halifax lui sont absolument indispensables ainsi que pour les produits agricoles provenant de la région de la vallée d'Annapolis; les

[Text]

very livelihood depends upon the shipping services in Halifax. It is the same thing with the fishing trade; if you did not have shipping services at Halifax, they would be very disadvantaged. That is the most important part of it, perhaps.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman and gentlemen, when this committee held public hearings on the government white paper on deregulation, I believe your organization appeared before us when we met in Halifax. There were other witnesses who threw out the warnings then, but everyone was on a kick about deregulation and competition and free market forces. You cannot say you were not warned by many people. Now we are reaping the whirlwind of the seeds we sowed.

I am wondering if you could tell me, if you are aware, what are the conditions attached to the \$3.2 billion that the U.S. government has provided to Conrail. I think it mainly goes to Conrail. What are the conditions? Is it a loan? Is it a grant? Are they paying any interest on it, or what? Have you any idea?

• 1025

Mr. Grice: I think it took a whole series of forms. You are probably familiar with Conrail, Consolidated Rail Company. This was a U.S. government-sponsored venture to regroup a number of bankrupt railroads in the United States. When they did that they forced a lot of things on the new company, such as the abandonment of redundant rail lines and the forced labour agreements and that sort of thing. I think the money that went in went in in various forms, and I could not be particular about that.

Mr. Benjamin: But a large chunk of this is to upgrade their facilities so they can handle double-stack trains, improved road-beds, higher speeds, better signal systems, and so forth. That is all part of the operation, is it not?

Mr. Grice: I believe so, yes.

Mr. Benjamin: You mentioned you had hired a consultant to examine what the costs would be so you could handle double-stacked trains Halifax to Montreal or Toronto. You mentioned near Halifax and through Moncton some modest investment is required, but do you have any response yet from your consultant on what those costs would be, what investment is required, and what would be the modest investment required that you mentioned CN would have to do near Halifax and in Moncton?

Mr. Grice: The consultant was in charge of dealing with that issue. The limitations at Halifax are very minor for double-stacked equipment. It is only a combination of the highest containers, one on top of the other, that creates a problem. I do not have an exact number on it, but it is extremely low, it is not significant, to make the modifications and to cut down the rail-bed to a level that would allow these containers, double-stacked, of maximum height, to pass below certain bridges. It is not a significant item, but it is a matter that needs attending to.

[Translation]

pommes, par exemple. Vous connaissez certainement bien aussi Volvo. Sa survie dépend des services de transport maritime de Halifax. Il en va de même du commerce du poisson; si ces services n'existaient plus à Halifax, la situation se trouverait très compromise. C'est peut-être cela qui est le plus important.

M. Benjamin: Monsieur le président, messieurs, lorsque ce comité a tenu des audiences publiques consacrées au Livre blanc de la déréglementation, je crois que votre organisation avait comparu devant nous à Halifax. D'autres témoins avaient alors également tiré la sonnette d'alarme, mais tout le monde était emballé par la déréglementation, la concurrence et les forces du libre-échange. Vous ne pouvez pas dire que vous n'avez pas été mis en garde par de nombreuses personnes. Nous récoltons maintenant les fruits de nos erreurs.

Pourriez-vous me dire, si vous le savez, à quelles conditions le gouvernement des États-Unis a accordé ces 3,2 milliards de dollars à Conrail. Je crois que c'est surtout Conrail qui en bénéficie. Quelles sont-elles? S'agit-il d'un prêt? D'une subvention? Conrail doit-il payer un intérêt? Avez-vous une idée là-dessus.

M. Grice: Je crois qu'il y a eu toute une série d'arrangements. Vous connaissez sans doute la Conrail, la *Consolidated Rail Company*. C'est une entreprise financée par le gouvernement des États-Unis en vue de regrouper plusieurs compagnies ferroviaires américaines en faillite. Ce faisant, on a imposé bien des choses à la nouvelle société, notamment des conventions collectives, l'abandon de lignes superflues, etc. Je crois que l'argent a été investi sous diverses formes et je ne peux vous donner plus de détails.

M. Benjamin: Mais une grande proportion du capital investi a servi à améliorer les installations pour qu'on puisse utiliser des wagons à deux niveaux de chargement, à restaurer les plate-formes pour pouvoir accroître les vitesses, à perfectionner les systèmes de signalisation, et ainsi de suite. C'était prévu dans l'opération, n'est-ce pas?

M. Grice: Je le crois.

M. Benjamin: Vous dites avoir embauché un expert-conseil pour déterminer combien coûterait l'utilisation de trains à deux niveaux de chargement entre Halifax et Montréal ou Toronto. Vous avez parlé d'investissements modestes qu'il faudrait faire près de Halifax et à Moncton, mais vous n'avez pas encore reçu le rapport de votre expert-conseil. Quelles seraient ces modestes investissements que CN devrait faire près de Halifax et à Moncton?

M. Grice: L'expert-conseil devait se pencher sur cette question. Le seul problème, mineur, à Halifax, c'est qu'on ne pourrait pas superposer les conteneurs les plus élevés. Je ne me souviens plus du montant exact, mais je sais que la solution ne coûte pas très cher. Il suffirait d'abaisser la plate-forme pour que deux conteneurs superposés puissent passer en-dessous de certains ponts. Ce n'est pas compliqué, mais il faut quand même y voir.

[Texte]

The most important thing is the issue of double-stack equipment, the rail cars themselves and the introduction of that equipment into the system. I suppose one of the reasons the railway is reluctant to move in that direction is the policies pertaining to the amortization of that equipment and the return on investment, which is affected by things such as sales taxes or taxes on fuel.

Mr. Benjamin: I believe Nova Scotia does not charge a diesel fuel tax.

Mr. Grice: They do not.

Mr. Benjamin: They are the only province that does not for the railroads, as far as I understand it, and good for them. Now, if you could persuade New Brunswick, Quebec, and Ontario to do the same. . .

However, double-stacking: do you really blame CN for electing to do this when they still have rolling stock they have not fully depreciated and when they have to take more than twice as long as a U.S. railroad to depreciate it and get the tax benefits out of it? Is it not logical from their point of view that they want to keep using that equipment as long as they can before they get into new equipment to handle double-stacked trains?

Mr. Grice: That is why we are speaking to you. It is difficult to argue with CN if the situation is such that it is in their interest not to proceed with new equipment even though we have heard from numerous customers they would like to see that happen. But if you have a regime in effect that does not make it to their advantage to do that, then it is hard to be critical of them when they do not.

Mr. Benjamin: Have you met with the people in the Department of Finance? I know you are not going to get anywhere with the Department of Transport, which insists what the U.S. railroads are doing is a genuine act of competition. The intent of our National Transportation Act, to quote you people, was first and foremost to let competition and market forces determine the service provided. Of course the competition is very unequal. It seems to me key to this would be to persuade the Minister of Finance to change the write-off rules under the federal tax law, first, and secondly to reduce, if not eliminate, the federal fuel tax on diesel fuel. Until that is done, neither one of our railroads can compete with the U.S. ones, can they?

• 1030

Mr. Grice: They are at a competitive disadvantage. We have not met with the Minister of Finance, but this is a transport issue that could be taken forward. We thought that it should be taken forward by the Minister of Transport.

Mr. Benjamin: This subject of depreciation has been raised with the previous two Ministers of Transport—we have not had a chance to do it yet with this one—and it got nowhere.

The Chairman: This is the reason they are here, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: We are glad you came. It reinforces what we have been saying.

[Traduction]

Le plus important, ce sont les wagons eux-mêmes et leur intégration au système. Les chemins de fer sont réticents à acquérir ce matériel à cause des politiques d'amortissement et du taux de rendement des investissements qui dépend de la taxe de vente et des taxes sur le carburant.

M. Benjamin: Je crois que la Nouvelle-Écosse n'impose pas de taxe sur le carburant diesel.

M. Grice: En effet.

M. Benjamin: C'est d'ailleurs la seule province qui n'impose pas cette taxe aux compagnies ferroviaires et c'est tant mieux. Peut-être devriez-vous convaincre le Nouveau-Brunswick, le Québec et l'Ontario de limiter. . .

Pour en revenir aux wagons à deux niveaux de chargement, peut-on vraiment blâmer le CN d'avoir pris une telle décision alors qu'une partie de son matériel roulant n'a pas encore été totalement amortie parce que la période d'amortissement aux fins de l'impôt est deux fois plus longue ici qu'aux États-Unis? N'est-il pas logique de continuer à utiliser ce matériel avant d'acquérir ces nouveaux wagons à deux niveaux de chargement?

M. Grice: Voilà pourquoi nous nous adressons à vous. Il est difficile de discuter avec le CN s'il est dans son intérêt de ne pas acheter ce nouvel équipement même si bien des clients voudraient qu'on en ait. Si le CN n'a pas intérêt à changer d'équipement à cause du régime fiscal en vigueur, on ne peut pas le lui reprocher.

M. Benjamin: Avez-vous rencontré des représentants du ministère des Finances? Je sais que vous n'arriverez pas à convaincre le ministère des Transports car il est persuadé que c'est une méthode concurrentielle des compagnies ferroviaires américaines. Pour reprendre vos propos, l'objet de la Loi nationale sur les transports est d'abord et avant tout de laisser la concurrence et les forces du marché décider des services qui seront assurés. Évidemment, les concurrents ne sont pas de force égale. Il faudrait donc arriver à convaincre le ministre des Finances d'abord de modifier les règles fiscales fédérales concernant les pertes et ensuite de diminuer, voire de supprimer, la taxe fédérale sur le carburant diesel. Sans cela, aucune de nos compagnies ferroviaires n'arrivera à concurrencer les sociétés américaines, n'est-ce pas?

M. Grice: Elles sont défavorisées. Nous n'avons pas rencontré le ministre des Finances parce que nous pensions que c'était la responsabilité du ministre des Transports.

M. Benjamin: On a déjà exposé le problème de l'amortissement aux deux ministres des Transports précédents—nous n'avons pas encore eu l'occasion de le faire avec le ministre actuel—et cela n'a rien donné.

Le président: C'est pour cela qu'ils sont ici, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Nous sommes heureux que vous soyez là pour appuyer ce que nous avons déjà dit.

[Text]

The Chairman: It is what the truckers are saying too.

Mr. Benjamin: Yes, I know they are saying the same thing.

The Chairman: You came at a good time.

Mr. Benjamin: Yes, American truckers can write off their tractors and trailers in three to five years, compared with 15 here. It is ridiculous.

Mr. Grice: What is going to be the attitude, I wonder, of the members and the Government of Canada if this keeps going? Because of all these policies that are a definite factor in the equation, what we are saying here happens more dramatically. We lose a lot of this business and the effect on the balance of payments and on employment is felt. It is a very negative picture for Canada, not just Halifax. We hope this would be justification for taking some action on these items.

Mr. Benjamin: I think you will find that this committee on all sides is very supportive of the case you are making, and we have been before. We will try some more to get something done about these matters that are under the jurisdiction of the federal government.

Mr. Grice: I guess the point Jack was just saying here too, which you can put in a nutshell, is that if this happens—and we feel there is a chance it will be dramatic—you will not have anything to tax, if anyone is concerned about that. The business will not be there.

Mr. Benjamin: The law of diminishing returns.

I have not had a chance to read all your report, only the parts you went over. I do not know if it is mentioned, but we are dealing with a piece of legislation right now, Bill C-26. It abolishes retroactively the At and East rates, which amounted to \$20 million to \$40 million a year in subsidized rates on grain and flour to Saint John and Halifax. As a result of this, the Saint John grain terminal has closed down already. What is the position of your organization, or what is the impact, as far as you see it, on Dover flour mills, the Halifax grain terminal—

The Chairman: Mr. Benjamin, this came with their brief. With respect, they already gave evidence on that before our committee when we had that subject-matter before us.

Mr. Benjamin: Yes, I know.

The Chairman: In effect, what they are asking us now is for a sort of At and East policy to help on ports rather than export of—

Mr. Benjamin: Let me put it this way. Since you last appeared, what is—

The Chairman: I do not want to get into that.

Mr. Benjamin: Since you last appeared, has their been any impact on the Port of Halifax?

The Chairman: That is a good question, okay.

Mr. Benjamin: If so, how much?

The Chairman: That is your last question. That is a good question. Since you appeared before us, Mr. Benjamin's question is interesting and relevant.

[Translation]

Le président: Les camionneurs affirment la même chose eux aussi.

M. Benjamin: Je le sais.

Le président: Votre visite est tout à fait opportune.

M. Benjamin: En effet, les camionneurs américains peuvent amortir leur camion-remorque en trois ou cinq ans alors qu'ici, c'est en 15 ans. C'est ridicule.

M. Grice: Si rien ne change, comment réagiront les députés et le gouvernement du Canada? À cause de toutes ces politiques qui sont un élément important, la situation est dramatique. Nous perdons énormément de clients et cela se répercute sur la balance des paiements et sur l'emploi. L'avenir n'est pas rose pour Halifax ni pour le Canada sont entier. Nous espérons que ce sera un motif suffisant pour agir.

M. Benjamin: Vous constaterez que tous les membres du comité, quel que soit leur parti, sont d'accord avec vous et ce n'est pas nouveau. Nous allons tenter de faire apporter des modifications aux mesures de compétence fédérale.

M. Grice: On peut résumer très brièvement la situation, comme l'a indiqué Jack, puisque si la situation prend une tournure aussi dramatique qu'on le prévoit, il n'y aura plus rien à taxer. Il faut y penser.

M. Benjamin: C'est la loi du rendement non proportionnel.

Je n'ai pas eu le temps de lire tout votre rapport; je n'en connais que les passages que vous avez résumés. Je ne sais pas si vous savez que nous sommes en train d'étudier le projet de loi C-26 abolissant rétroactivement le tarif de l'Est en vertu duquel on a versé annuellement entre 20 millions et 40 millions de dollars pour subventionner le transport du grain et de la farine jusqu'à Saint John et Halifax. À cause de cela, le terminus de Saint John pour les céréales a fermé. Quel effet croyez-vous que cette mesure aura sur les minoteries de Dover et sur les silos de Halifax. . .

Le président: Monsieur Benjamin, je me permets de vous rappeler qu'ils ont déjà témoigné devant notre comité à ce sujet.

M. Benjamin: Oui, je sais.

Le président: En fait, ce qu'ils nous demandent maintenant c'est une sorte de tarif de l'Est destiné à aider les ports plutôt que les exportations de. . .

M. Benjamin: Disons que depuis votre dernière comparution, est-ce que. . .

Le président: Je ne veux pas qu'on aborde ce sujet.

M. Benjamin: Le port de Halifax a-t-il subi un impact depuis que vous êtes venu l'autre fois?

Le président: Votre question est recevable.

M. Benjamin: Le cas échéant, quelle sorte d'impact?

Le président: C'est votre dernière question et elle est recevable. La question de M. Benjamin est intéressante et pertinente puisqu'elle porte sur ce qui s'est passé depuis votre comparution.

[Texte]

Mr. Grice: I will try to make it quick and to the point. We appeared before the legislative committee that is considering this. I think we articulated our views on this subject thoroughly. I would appreciate it if you could take the opportunity to read that.

Basically the full effect of the withdrawal of the At and East rates at Halifax has not been seen yet. We do not have a complete and accurate answer to it. We are not an advocate of bringing back the At and East. We would like to see some kind of constructive program that would help us offset the other subsidies to grain, such as the Western Grain Transportation, the subsidies to the Seaway, the subsidies on ice-breaking down the St. Lawrence, and would give us an even break; and we will probably end up with some grain.

Mr. Benjamin: Rather than the At and East, you want some other kind of subsidy.

Mr. Grice: We would like a fraction of the subsidy that applies to grain through other systems.

Mr. Benjamin: Yes. What is the difference whether you keep At and East or get a subsidy in some other way?

The Chairman: In effect you are asking for an At and East situation in port policy here to have certain. . . I do not know how you quite distinguish CN's taxes in competition with American taxes. You want this financial help for the railways in terms of port policy. I think Mr. Benjamin has a point, and I am glad you came before the committee. Perhaps we had better start ensuring that you and interested members get Finance involved.

• 1035

How some of your recommendations apply only to ports and not to the general operation of CN or CP, for example, within the country I do not know. But you are asking for elimination of the fuel tax on the \$130 million or on the estimated amount, which was a total tax cost for the CN operation, not just on anything related to port policy. It is a practical problem. But we have taken your point.

Mr. Schneider (Regina—Wascana): You commented in your brief on the taxation differences or the burden of taxation. Are you capable of providing a breakdown for the committee of these tax burdens as relates to provincial-federal, state-federal, and Canada-U.S.?

Mr. Grice: We do not have that information here, but it is possible that we could obtain it.

The extent of tax burden varies. As mentioned a few minutes ago, Nova Scotia does not have any tax on diesel at all. Some states do and some do not, so it is a complex situation. But we are looking at the federal government's role, not that of the states.

Mr. Schneider: I was trying to achieve some understanding of the federal government's responsibility as it relates to the taxation burden, as compared to the provincial responsibility that relates to the taxation burden, if there is a comparison.

[Traduction]

M. Grice: Je vais essayer de vous donner une réponse concise. Nous avons comparu devant le comité législatif qui étudie le projet de loi. Nous y avons très bien exposé notre opinion. Je vous conseillerais de lire le compte rendu des délibérations.

En fait, le port de Halifax ne s'est pas encore ressenti vraiment de la suppression du tarif de l'Est. Nous n'avons pas encore de données précises et complètes là-dessus. Nous ne préconisons pas le retour de ce tarif. Nous préférons un programme constructif qui nous aiderait à faire contrepoids aux autres subventions versées par exemple pour les céréales en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, pour la voie maritime, pour les brise-glaces sur le Saint-Laurent pour que nous soyons sur un pied d'égalité avec les concurrents. Peut-être alors continuera-t-on à recevoir du grain.

M. Benjamin: Vous voudriez une autre forme de subvention pour remplacer le tarif de l'Est?

M. Grice: Nous voudrions recevoir une fraction des subventions dont profitent d'autres réseaux pour le transport du grain.

M. Benjamin: Quelle est la différence entre le tarif de l'Est et une autre subvention?

Le président: En fait, vous voudriez une politique portuaire vous favorisant comme le tarif de l'Est afin d'avoir. . . Je ne sais pas comment vous faites la distinction entre les taxes du CN et celles des Américains. Vous souhaitez une politique portuaire accordant une aide financière aux compagnies ferroviaires. Il y a du vrai dans ce que dit M. Benjamin et je suis heureux que vous soyez venus. Peut-être devrions-nous dès maintenant nous assurer que vous-même, ainsi que les autres députés intéressés, vous adressiez au ministère des Finances.

J'ignore comment certaines de vos recommandations pourraient s'appliquer uniquement aux ports et non à toute l'activité de CN ou CP au Canada, par exemple. Vous demandez la suppression de la taxe sur le carburant qui coûte environ 130 millions de dollars au CN pour toutes ses opérations et non pas seulement celles reliées aux ports. C'est un problème pratique, mais nous savons où vous voulez en venir.

M. Schneider (Regina—Wascana): Dans votre mémoire, vous parlez des écarts de taxation et du fardeau fiscal. Êtes-vous en mesure de nous fournir une ventilation comparée de toutes ces taxes provinciales et fédérales, des États et du gouvernement américain, du Canada et des États-Unis?

M. Grice: Nous n'avons pas ces renseignements avec nous, mais nous pouvons les obtenir.

Le fardeau fiscal est variable. Comme on vient de le dire, il n'y a aucune taxe sur le carburant diesel en Nouvelle-Écosse. Il y en a dans certains États mais pas dans d'autres; c'est donc assez complexe. Néanmoins, ce qui nous importe, c'est le gouvernement fédéral, pas les États.

M. Schneider: J'essayais de saisir quelle est la part du gouvernement fédéral dans le fardeau fiscal en comparaison, si possible, avec les gouvernements provinciaux.

[Text]

Mr. Grice: Those figures could be obtained. Some of the provinces tax fuel and others do not, and the federal government does, so those figures could be had. But it is the federal role and we are not asking for a subsidy, but that the Government of Canada be mindful of the competitive situation in the United States. We are concerned with port traffic, not with traffic moving between Ontario and Alberta, which would be domestic traffic. We must somehow equalize the competitive situation, and doing so is not a subsidy.

Mr. Schneider: I was not saying it was a subsidy. I would like to get some sense of—

Mr. Grice: I think the chairman was indicating that it might be a subsidy, but in our view it is not.

Mr. Schneider: I was trying to get some idea of east coast U.S. maritime taxation liabilities versus Canadian Atlantic maritime taxation liabilities, to see what role the federal governments play in both areas. If you can provide those figures, they would help the intelligence of the committee to some degree.

The second question I had relates to the situation involving cabooseless trains. You mention in your submission that the railroads have tried to cut their cost—and the question came to my mind—by reducing staffing and so on and by introduction of cabooseless trains. Are cabooseless trains a factor in the United States?

Mr. Grice: Cabooseless trains were a factor, but they have also been introduced into Canada more recently.

Cabooseless trains first came into effect in the United States. They operated for many years and were, at that time, a negative competitive factor because the American railroads were operating with a system that was cheaper and were not hauling around an expensive unit that was basically redundant at the end of the train. But cabooseless trains are now in effect in Canada, so that competitive factor has been equalized.

Mr. Schneider: You made a comment on page 12 of the submission. What are some of the factors that cause Canadian railroad costs to be 25% to 28% higher than those in the United States?

The Chairman: He read all that, Mr. Schneider.

Mr. Schneider: Was there a breakdown of the 28%?

The Chairman: Yes.

Mr. Schneider: I am sorry, I missed that. That is fine.

The Chairman: We will go on to the next witness, but I would like to ask if CN has any double-stacked trains anywhere in Canada?

• 1040

Mr. Grice: I am not sure whether they are now operating them on a systematic basis. They experimented, even many years ago—

The Chairman: I know, but in operation?

Mr. Grice: —with double-stack equipment. They have operated recently on a minor scale double-stack equipment at Halifax and Vancouver, but I am not certain that they are operating them anywhere now on a regular, sustained basis.

[Translation]

M. Grice: On peut obtenir ces chiffres. Certaines provinces imposent une taxe sur le carburant, d'autres pas; il y a une taxe fédérale. Même si nous ne demandons pas de subventions, c'est au gouvernement fédéral de tenir compte de la concurrence américaine. Nous nous préoccupons de l'achalandage des ports, non du transport intérieur entre l'Ontario et l'Alberta. Il faut rééquilibrer la concurrence sans utiliser de subventions.

M. Schneider: Je n'ai pas parlé de subventions. J'essaie simplement de comprendre. . .

M. Grice: Je crois que le président a dit que ce pourrait être une subvention, mais ce n'est pas ce que nous recherchons.

M. Schneider: Je voulais savoir quel était le fardeau fiscal des ports de la côte-est américaine par rapport à ceux du Canada atlantique pour établir le rôle des gouvernements fédéraux des deux pays. Cela nous éclairerait si vous pouviez nous fournir ces chiffres.

Ma seconde question porte sur les trains sans wagons de queue. Selon votre mémoire, les compagnies ferroviaires auraient tenté de diminuer leurs frais en réduisant le personnel et en omettant les wagons de queue. Est-ce que ce genre de convoi est utilisé aux États-Unis?

M. Grice: Oui, et on a commencé à faire de même au Canada dernièrement.

C'est aux États-Unis qu'on a d'abord commencé à omettre les wagons de queue. Pendant des années, il y a eu de tels convois qui représentaient un avantage concurrentiel pour les compagnies ferroviaires car leur réseau coûtait moins cher puisque leurs trains ne tiraient pas un wagon de queue qui coûte cher et qui est en fait inutile. Elles ont perdu cet avantage concurrentiel quand le Canada a à son tour mis en service des convois sans wagons de queue.

M. Schneider: Vous faites une observation à la page 12 de votre mémoire. Comment peut-on expliquer que les frais des compagnies ferroviaires canadiennes soient de 25 à 28 p. 100 plus élevés que ceux des compagnies américaines?

Le président: Il a déjà lu tout cela, monsieur Schneider.

M. Schneider: Y a-t-il une ventilation de cette proportion?

Le président: Oui.

M. Schneider: Veuillez m'excuser, je ne savais pas. C'est bon.

Le président: Nous allons passer au témoin suivant, mais d'abord dites-moi si le CN utilise des wagons à deux niveaux de chargement au Canada?

M. Grice: J'ignore si on les utilise systématiquement. Je sais que déjà il y a plusieurs années, on avait fait l'essai. . .

Le président: Je sais, mais les utilise-t-on réellement?

M. Grice: Des wagons à deux niveaux de chargement. On en a utilisé quelques uns à Halifax et à Vancouver, mais je ne suis pas certain qu'on les utilise couramment et n'importe où.

[Texte]

The Chairman: Neither is CP, is it? Or is CP somewhere out west?

Mr. Grice: Not to my knowledge.

Mr. Crosby: Mr. Chairman, it seems to me that any resolution of this problem would require some evidence from shippers, the people who are actually arranging for the transportation of goods from the source to the destination. They would simply look at all the cost factors and come up with a rate for the shipment. Canadian National is only one link in the chain.

I want to read two sentences from a Canadian National advertisement in a Halifax-Dartmouth Port Development Commission publication. It says:

Shipping your goods to or from the U.S. via Canadian National Railways and Canadian ports makes a lot of sense for many reasons. Consider the advantages of routing through Halifax, for instance.

First, Halifax is at least one full day closer to Europe than any U.S. port. There your containers are loaded on CN super reliable and daily container trains speeding your shipment to the U.S. industrial heartland.

That is the boast made by Canadian National. Presumably Canadian National is trying to market a service within Canada to central Canada and the U.S., but your suggestion is that the cost of the service is causing the problem. You want us to look at methods of reducing the cost of the service, so it will then become competitive.

Mr. Grice: Yes.

The Chairman: That is a very good point. When we have CN before us—and we have had them on different matters but not recently—to complement your brief and concern in terms of potential future impact, we will have to see if CN comes in and says, yes, they are losing traffic.

Mr. Crosby: By keeping in the past and not concentrating on the service or providing the service. At least they are making the public claim that they are going to provide a cost-effective service.

The Chairman: In other words, Mr. Grice—and I am glad Mr. Schneider was here, Mr. Benjamin just came back—the Canadian government did get involved in getting up-to-date cars in terms of the wheat train and the hopper cars. That was quite an advancement of the Government of Canada for the wheat trade, but I gather that when it was done there was a very perceived need. It was not trying to think of something in the future; it was to help move grain right then.

I guess the thrust of Mr. Crosby's question or some of the concern of members and perhaps of the Chair is that you are waving the flag, as Mr. MacDonald mentioned, before the problem really hits us. Then we will have to moan and groan and everyone will say, there is the east again, crying the blues.

You are flagging an issue that could have very adverse consequences to the engine of growth in Atlantic Canada, which is metro Halifax, the shipping. That all flows. However, in terms of actual statistics to show that shippers or

[Traduction]

Le président: C'est la même chose pour le CP, n'est-ce pas? Le CP en utilise-t-il dans l'Ouest?

M. Grice: Pas à ma connaissance.

M. Crosby: Monsieur le président, je crois que pour trouver la solution au problème, il faudrait entendre le point de vue des armateurs, ceux-là même qui font les arrangements pour transporter les marchandises jusqu'à destination. Je présume qu'ils additionnent tous les coûts et calculent ainsi le tarif d'expédition. Le Canadien National n'est qu'un maillon de la chaîne.

Je vais vous lire quelques lignes d'une publicité du Canadien National dans une publication de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission, et je cite:

Expédier vos marchandises à destination ou en provenance des États-Unis par le Canadien National et les ports canadiens est très logique pour bien des raisons. Songez par exemple aux avantages que vous avez à acheminer les marchandises via Halifax, par exemple.

Premièrement, Halifax est à une journée de transport de moins de l'Europe que n'importe quel port américain. Vos conteneurs y sont chargés à bord des convois quotidiens et extra fiables du CN qui les transportent rapidement jusqu'au coeur de la région industrielle des États-Unis.

Voilà ce dont se vante le Canadien National qui tente sans doute de vendre ses trajets au Canada à destination du centre du pays et des États-Unis. Pourtant, vous avez semblé dire que le problème, c'était que ce service coûtait trop cher. Vous voulez donc que nous envisagions des méthodes permettant d'abaisser les prix pour être compétitifs.

M. Grice: C'est cela.

Le président: C'est très juste. Quand le CN comparaitra—il est déjà venu à plusieurs reprises, mais pas récemment—nous lui demandons s'il a effectivement perdu des clients pour tenter d'évaluer l'impact futur que vous craignez.

M. Crosby: Faute de se moderniser ou d'assurer le service. Au moins, CN prétend publiquement donner un service rentable.

Le président: Autrement dit, monsieur Grice—et je suis heureux que M. Schneider ait été là car M. Benjamin revient tout juste—le gouvernement fédéral s'est occupé de moderniser les wagons-trémies et les convois de blé. Cela a profité au commerce du blé, mais je présume que le gouvernement a agi parce qu'il y avait un besoin criant. On n'a pas pensé à l'avenir; on a songé seulement à la nécessité de transporter immédiatement du grain.

Ce qu'a voulu dire M. Crosby et d'ailleurs ce qui préoccupe plusieurs membres du comité dont le président, c'est que vous nous présentez cet avertissement avant que nous soyons aux prises avec le problème. Quand cela arrivera, on accusera encore l'Est de toujours se plaindre.

Vous nous avertissez donc de ce qui risque d'avoir des conséquences très néfastes sur le moteur de la croissance dans le Canada Atlantique, c'est-à-dire le transport maritime au port de Halifax. Tout est relié. Pour ce qui est des

[Text]

lines are shifting over because of these differentials and/or discriminatory tax policies, you cannot go to the government and ask for some brand-new double-stack cars. There is not yet that crisis or emergency situation.

Mr. Grice: No, I do not agree with that. First, Mr. Crosby read from an ad that shows Canadian National is holding itself out as serving the midwest out of Halifax, which it does to a very small degree. However, if you went to CN officials, say the chairman Brian Smith, and discussed the competitive threat over American ports on the west coast and New York on the east coast, I am absolutely confident that they would be fully cognizant of what we are saying and agree with it.

We are faced with a serious competitive situation now. If it not dealt with somehow, we are going to pay the consequences soon.

The Chairman: I am glad you said that, and that is what—

Mr. Crosby: We also need a witness to say: because of the prices CN is quoting to us for their link in the chain of delivery, we have chosen another land carrier in North America, which presumably would be Conrail.

• 1045

Mr. Grice: If it would be helpful, certainly Conrail is coming out of New York now into Montreal on a regular basis and they have customers. I presume you would not have any difficulty in getting somebody to say that, because it is happening. There are customers, shipping lines, that are using Conrail to come into Montreal. They are not using Halifax and they are not using Montreal or other Canadian ports.

The Chairman: At the moment they are lines that you have lost.

Mr. Grice: They are lines that we do not have, and some of the lines that are actually calling at Halifax are using New York.

The Chairman: I see.

Mr. Crosby: I do not want to lose this point, Mr. Chairman, because the thing is that somebody wants to ship. . . A container of cargo used to be shipped, say, from Hamburg to Toronto. In deciding how to quote on the cost of shipping that container from Hamburg to Toronto, a shipping organization is going to look at all the cost factors and quote a price for shipping that container from Hamburg to Toronto. When they look at that part of a cost chain that includes the inland transportation, they are going to be comparing CN via Halifax to Conrail via New York. Is that correct?

Mr. Grice: Not precisely. It does not happen exactly that way, but let me explain the way it does.

Mr. Crosby: That is what I think you should do.

Mr. Grice: If you were a shipper in Hamburg—let us suppose you were shipping engine parts or shipping steel into Toronto, for example—you would either go to a forwarder who was knowledgeable in shipping, or if you were knowledgeable yourself you would deal with it. You would shop around in the marketplace—

[Translation]

données indiquant que les armateurs ou les compagnies maritimes changent de port à cause des politiques fiscales discriminatoires, vous ne pouvez pas vous en servir pour aller demander au gouvernement de nouveaux wagons à deux niveaux de chargement, parce qu'il n'y a pas encore de crise ni d'urgence.

M. Grice: Non, c'est vrai. Tout d'abord, M. Crosby a lu une publicité indiquant que le Canadien national continue à desservir le midwest à partir de Halifax, ce qu'il fait dans une très petite mesure d'ailleurs. Si vous vous adressiez au président du CN, Brian Smith, pour discuter de la menace que constitue la concurrence des ports américains de la côte ouest et de New York sur la côte est, je suis convaincu qu'il admettrait le problème et qu'il serait d'accord avec nous.

La concurrence est déjà assez difficile. Si nous ne faisons rien, nous le paierons cher et bientôt.

Le président: Je suis heureux que vous l'ayez dit, et c'est ce que. . .

M. Crosby: Il faut qu'un témoin nous dise qu'à cause des tarifs du CN pour son maillon de la chaîne, il a fallu choisir un autre transporteur terrestre en Amérique du Nord, qui serait sans doute Conrail.

M. Grice: Si cela peut vous être utile, sachez que Conrail assure régulièrement le trajet Montréal-New York et qu'il a des clients. Je présume que vous n'aurez aucun mal à trouver quelqu'un pour le dire car cela se produit effectivement. Il y a déjà des compagnies maritimes qui utilisent Conrail pour le transport jusqu'à Montréal. Elles n'utilisent ni le port de Halifax, ni le port de Montréal, ni aucun port canadien d'ailleurs.

Le président: Ce sont des clients perdus pour vous.

M. Grice: Ce sont des compagnies maritimes avec lesquelles nous ne faisons pas affaire et même si certaines font escale à Halifax, elles passent néanmoins par New York.

Le président: Ah bon.

M. Crosby: Il ne faut pas oublier cela, monsieur le président, car si quelqu'un veut expédier. . . Si on veut expédier par bateau un conteneur de Hambourg à Toronto, la compagnie maritime établit le tarif en fonction de tous les frais. Parmi les frais, il y a le transport intérieur; la compagnie compare donc les tarifs du CN via Halifax à ceux de Conrail via New York, n'est-ce pas?

M. Grice: Pas tout à fait. Cela ne se passe pas exactement ainsi. Laissez-moi vous expliquer.

M. Crosby: C'est ce que vous devriez faire.

M. Grice: Supposons que vous soyez à Hambourg et que vous vouliez expédier des pièces de moteur ou de l'acier à Toronto. Vous vous adressez à un transitaire qui s'y connaît en expédition de marchandises ou vous le faites vous-mêmes si vous le pouvez. Vous faites alors le tour des services offerts. . .

[Texte]

Mr. Crosby: Give us the cost factors.

Mr. Grice: I do not know the cost factors, but as a shipper in Hamburg shipping into Toronto you would go to a number of ocean carriers who issue a through-bill. They look after all your costs right from Hamburg to Toronto. You will never deal with the railroad. The shipping company would deal with the railroad and give you an all-encompassed rate from point A to point B.

You would go to Sealand over New York, or Trans Freight Lines over New York, or Nedlloyd over New York, and you might compare that with some of the Halifax carriers. So you would go and ask them for rates and services and make your decision on that basis. You, as a shipper, probably would never have anything to do with Canadian National Railways or port services in Halifax.

Mr. Benjamin: It would be the shipping lines themselves—

Mr. Grice: The shipping lines themselves would give you the rate.

Mr. Crosby: That is the point, though. Hapag-Lloyd, for example, would determine that it was cheaper for them to enter North America through New York and ship inland to Conrail in order to get cargo to Toronto. They would make that decision.

Mr. Grice: Yes, and that is what is happening.

Mr. Crosby: They would quote a container on the basis of that decision.

Mr. Grice: Yes.

Mr. Bathurst: Actually, Hapag-Lloyd has just had a study done on that very thing.

Mr. Benjamin: Gentlemen, when you mentioned hopper cars, the Government of Canada bought 2,000 and the Province of Alberta and the Province of Saskatchewan each bought 1,000 and I think Manitoba put money up for about 400 or 500; there was a joint operation there. Have you had any discussions with the Province of Nova Scotia, particularly in the upgrading of either the acquiring of double-stack rolling stock or the upgrading of the rail line? I take it that it is a lot cheaper to lower the road-bed than it is to raise a bridge. It is clearance that you are having the problem with, is that right?

Mr. Grice: It is clearance, but that is a minor problem. That is a minor issue.

Mr. Benjamin: What are the other ones then that require—

Mr. Grice: The other ones are issues that are government-related, like the tax policy, the depreciation policy.

Mr. Benjamin: The new rolling stock.

Mr. Grice: The new rolling stock has a bearing on depreciation policies.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Grice: The Province of Nova Scotia would be fully cognizant of these issues, double-stack and the possibility of investing in equipment and things like that.

Mr. Benjamin: By the way, I do not know if you have looked into it or not, but I have a little bit. Burlington Northern from Seattle right through to Fort Erie, Ontario, they are bringing plywood from British Columbia via

[Traduction]

M. Crosby: Donnez-nous des chiffres.

M. Grice: Je ne les connais pas, mais celui qui veut expédier des marchandises de Hambourg à Toronto s'adresse à plusieurs armateurs qui émettent un connaissance direct, c'est-à-dire qu'ils prennent en charge tous les coûts de Hambourg jusqu'à Toronto. Vous ne faites donc jamais affaire directement avec la compagnie ferroviaire. C'est l'armateur qui s'occupe de tout et qui demande un tarif forfaitaire.

Vous pouvez ainsi vous adresser à Sealand via New York, ou Trans Freight Lines via New York, ou Nedlloyd via New York et comparer les tarifs avec ceux des transporteurs qui passent pas Halifax. Quand vous avez tous les tarifs et services en main, vous pouvez prendre une décision. L'expéditeur n'a généralement aucun contact direct avec le Canadien National ou le port de Halifax.

M. Benjamin: Ce sont donc les compagnies maritimes elles-mêmes qui. . .

M. Grice: Les tarifs sont calculés par les compagnies maritimes elles-mêmes.

M. Crosby: Ce sont donc elles qui décident. Par exemple, si Hapag-Lloyd décide qu'il coûte moins cher de passer par New York puis d'expédier les marchandises jusqu'à Toronto par Conrail, c'est ce qu'elle va choisir.

M. Grice: En effet, et c'est bel et bien ce qui arrive.

M. Crosby: Le tarif demandé est fonction de cette décision.

M. Grice: C'est exact.

M. Bathurst: Hapag-Lloyd vient précisément de faire une étude là-dessus.

M. Benjamin: Messieurs, vous avez parlé des wagons-trémies. Or, le gouvernement fédéral en a acheté 2,000, les gouvernements de l'Alberta et de la Saskatchewan, 1,000 chacun, et celui du Manitoba, 400 ou 500. C'est une entreprise conjointe. Avez-vous discuté avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse s'il y avait lieu d'acquérir du matériel roulant à deux niveaux de chargement ou d'améliorer la voie ferrée? Je crois que cela coûte beaucoup moins cher d'abaisser la plate-forme plutôt que de sur-élever un pont. Le problème, c'est qu'il n'y a pas assez d'espace libre, n'est-ce pas?

M. Grice: Effectivement, mais c'est un problème mineur.

M. Benjamin: Que faut-il donc encore. . .

M. Grice: Les autres changements à apporter dépendent du gouvernement. La politique fiscale, les règles d'amortissement.

M. Benjamin: Le matériel roulant neuf.

M. Grice: Les règles d'amortissement influent sur l'achat de matériel roulant.

M. Benjamin: C'est exact.

M. Grice: Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse est parfaitement au courant de ces problèmes et de la possibilité d'investir dans du matériel à deux niveaux de chargement et de tout le reste.

M. Benjamin: Il y a une autre question que j'ai étudiée un peu et je ne sais pas si vous êtes au courant ou non. La Burlington Northern transporte du contre-plaqué depuis Seattle jusqu'à Fort Erie en Ontario. Le CN le transporte sur

[Text]

Burlington Northern. CN hauls it the last 30 miles. The U.S. railroads can do things that Canadian railroads cannot do. It has been going on for several years now. It is going to go on some more. It is not just the ports, but also our own production is being siphoned off.

• 1050

Mr. Grice: That is an interesting example. In the Burlington Northern situation, they are one of the American railroads operating off the west coast that parallel Conrail. They carry cargo into Chicago for furtherance into Canada.

That is a very good example. That is what they are doing—Burlington Northern, Santa Fe and others. This is an American railroad over an American port with Canadian-originating destined cargo. This is not in the example you used, but generally speaking on the import-export trade that is what is happening. We are saying that if we do not correct our ways it is going to happen in a much larger way, particularly on the east coast.

The Chairman: We know that is happening in Burlington; Vermont comes into Vancouver. But Mr. Benjamin fully knows, from being a member of the committee, that in Tacoma and Seattle there was a real problem with the stevedores, the stuffing of containers, and the provision in the labour contracts that adversely impacted on traffic coming out into Vancouver. Shippers were going through Tacoma and Seattle and/or Oakland and Los Angeles.

Anyway, we will not get into that. I think that has been corrected in the labour management.

Mr. Schneider: Mr. Chairman, this is not a question. It is actually a request of you. Rather than having Mr. Grice go through the trouble of developing these figures that give a provincial-federal taxation breakdown of Canada versus the United States as it would apply to our concerns, perhaps our staff could research those figures and provide them for all of us.

As well, it would be an appropriate time to make some mention of when the goods and services tax feature is applied toward the fuel tax situation, particularly the impact that would have in making this playing-field more level.

The Chairman: Or more uneven.

Mr. Schneider: Or more uneven; I guess it depends on your approach.

The Chairman: Let us have the staff relate to Mr. Grice and Mr. Bathurst on that.

Mr. Crosby: I have one point. I am sure Mr. MacDonald would agree with me; I think we should make the point before the committee that—

The Chairman: I think we have made a lot of points. I do not want to overdo it.

Mr. Crosby: The point in reading the boast of Canadian National is that Canadian National should maintain and retain the obligation to make and to provide competitive prices for inland shipping within Canada, regardless of their

[Translation]

les 30 derniers milles. Les compagnies ferroviaires américaines peuvent faire ce qui est interdit aux compagnies canadiennes. C'est ainsi depuis plusieurs années déjà, et cela va continuer quelque temps encore. Cela ne concerne pas seulement les ports; ce sont aussi nos propres produits que d'autres transportent.

M. Grice: C'est un exemple intéressant. Dans le cas de la *Burlington Northern*, il s'agit d'une des compagnies ferroviaires américaines qui est le pendant de Conrail sur la côte ouest. Elle transporte des marchandises jusqu'à Chicago, qui, de là, sont acheminées au Canada.

C'est un excellent exemple. Je vais vous expliquer ce que font la *Burlington Northern*, Santa Fe et les autres. Voilà une compagnie ferroviaire américaine qui, à partir d'un port américain, transporte des marchandises en provenance et à destination du Canada. L'exemple est différent du vôtre, mais c'est en général ce qui se passe dans l'import-export. Si on ne corrige pas la situation, nous pensons que les choses vont empirer, surtout sur la côte atlantique.

Le président: Nous savons que c'est ce qui arrive à Burlington. Le Vermont passe par Vancouver. M. Benjamin sait pertinemment, puisqu'il est membre du comité, qu'à Tacoma et Seattle, on a eu vraiment un problème avec les débardeurs, le remplissage des conteneurs et les clauses des conventions collectives qui nuisaient au trafic à destination de Vancouver. Les expéditeurs passaient par Tacoma et Seattle ou Oakland et Los Angeles.

De toute façon, nous n'allons pas nous lancer dans cette discussion. Je crois que le problème a été réglé par les relations de travail.

M. Schneider: Monsieur le président, je ne veux pas poser de questions. Je voudrais savoir si notre personnel ne pourrait pas s'occuper de chercher les chiffres demandés à M. Grice afin qu'il ne soit pas obligé de faire lui-même toute la ventilation des taxes provinciales et fédérales imposées au Canada et aux États-Unis.

Il serait peut-être aussi opportun de mentionner la taxe sur les produits et services, qui égalisera peut-être les chances en apportant des modifications à la taxe sur les carburants.

Le président: Ce serait plutôt le contraire.

M. Schneider: Peut-être, cela dépend du point de vue.

Le président: Laissons donc le personnel du comité s'entendre avec M. Grice et M. Bathurst.

M. Crosby: Je voudrais faire une intervention. Je suis certain que M. MacDonald sera d'accord avec moi. Il faut absolument dire devant le comité que...

Le président: Il y a déjà eu bien des interventions. Il ne faut pas exagérer.

M. Crosby: Si j'ai lu cette publicité du Canadien National, c'est parce qu'il faut continuer de l'obliger à établir des prix compétitifs pour le transport intérieur au Canada, quels que soient les coûts. C'est la seule façon d'assurer

[Texte]

own costs. This way, Canadian ports will be used. Traffic will not move through U.S. ports. While the tax factor is a point, surely Canadian National has an obligation to be competitive so that Canada will not lose out to U.S. carriers.

The Chairman: This opens up the whole thing, Mr. Crosby. Mr. Benjamin touched upon it in his questions. They have touched upon it in their brief. This opens up the whole thing called national transportation and competition. What is the obligation of CN to do what you suggest?

Mr. Benjamin: On the one hand, CN is ordered to make a profit. On the other hand, the government tax laws put them at a disadvantage so that they cannot lower their rates and make a profit.

The Chairman: That is fine. We do know it. Mr. Benjamin states it correctly. The brief touched on it. The only good thing I can say, Mr. Grice, Mr. Bathurst—and Mr. Benjamin knows this—is that in the National Transportation Act there was the clause that we hoped was a quasi-safety net to review the implications of the impact of the act.

It was a five-year review; unfortunately I do not think it comes up until 1992. You are telling us, flagging us here today, that something had better be done on some of these tax and regulatory policies long before 1992; otherwise there will not be too much to review in terms of the operations, or to the Halifax port, because of these things. Is that correct?

Mr. Grice: It is not only the Halifax port. I want to underline that. But, yes, that is true.

The Chairman: I want to thank you for coming and presenting your brief, and the questions of members. I must say that I think deliberating on this business of starting to get finance involved may be very important too.

At least you helped educate members today about this very real problem that affects such a large, fundamental, economic segment of our Atlantic economy. Frankly, I think it is underestimated by even some of us in Atlantic Canada.

Your very first comment I have heard before. But I think we should repeat it more than just on Halifax Port Day that Halifax is the largest container port in Canada, surpassing Vancouver. This is for Canadian cargo.

• 1055

Mr. Grice: For Canadian cargo, but Halifax is a larger container port than Vancouver.

The Chairman: I see.

Mr. Benjamin: For now, anyway.

Mr. Grice: And the gap is growing.

The Chairman: But Montreal is the largest container port.

Mr. Grice: It handles more tonnage, but a lot of that is U.S. cargo destined for Detroit.

[Traduction]

l'achalandage des ports canadiens. Ainsi, les marchandises ne seront pas acheminées par les ports américains. Il faut évidemment tenir compte des taxes, mais le Canadien National doit être compétitif pour que le Canada ne perde pas ses clients au profit des États-Unis.

Le président: C'est une tout autre histoire, monsieur Crosby. Les questions de M. Benjamin ont effleuré le sujet. Il en est aussi question dans le mémoire. Vous abordez là toute la politique nationale des transports et la concurrence. Pourquoi le CN aurait-il une telle obligation?

M. Benjamin: D'une part, on ordonne au CN de faire un profit et, d'autre part, le régime fiscal le désavantage parce qu'il ne peut pas abaisser ses tarifs pour faire un profit.

Le président: Très bien, nous le savons. M. Benjamin a raison. Il en est question dans le mémoire. Tout ce que je peux dire, monsieur Grice, monsieur Bathurst—et M. Benjamin le sait—c'est que la Loi nationale sur les transports comporte un article que nous considérons comme une protection, puisqu'il permet d'examiner les répercussions de la loi.

Cet examen doit avoir lieu tous les cinq ans. Malheureusement, le premier est prévu pour 1992. Vous nous dites maintenant qu'il faudra régler bien avant le problème de la réglementation et des politiques fiscales, sinon il ne restera plus grand-chose à examiner au port de Halifax. C'est bien cela?

M. Grice: Pas seulement au port de Halifax, je tiens à le souligner. Vous dites la vérité.

Le président: Je vous remercie d'être venus nous présenter ce mémoire et d'avoir répondu aux questions des députés. En y réfléchissant, il est très important qu'on commence à mêler le ministère des Finances à cette histoire.

Vous nous avez au moins renseigné aujourd'hui sur ce problème très réel, qui affecte un important segment fondamental de l'économie du Canada atlantique. Je dois dire que même les députés de cette région ont sous-évalué la gravité de la situation.

J'avais déjà entendu votre toute première observation, mais il faut répéter que Halifax est le plus important port pour les conteneurs de marchandises canadiennes au pays; il devance même Vancouver. Pas besoin d'attendre une occasion spéciale pour le réitérer.

M. Grice: Pour les marchandises canadiennes, mais Halifax est un port plus grand que celui de Vancouver pour les conteneurs.

Le président: Ah bon.

M. Benjamin: Pour le moment du moins.

M. Grice: Et l'écart s'accroît.

Le président: C'est Montréal qui est le plus gros port à conteneurs.

M. Grice: Le tonnage est peut-être plus élevé, mais une bonne partie de cette marchandise est d'origine américaine et est destinée à Detroit.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Grice and Mr. Bathurst.

I will now call on the next witness, Mr. Delaney. The Chair will have to leave to table the drug report at 11 a.m. We will start, and then Mr. Chadwick will take the Chair to help us conclude this evidence.

Welcome, Mr. Delaney. You have seen that we are more relaxed in some things that happen on the federal scene—in the recent past, at least.

Your brief is an interesting collection of letters which illustrates the problems you want to bring before the committee. Delaney Transfer provides services to the Magdalen Islands. Is that correct?

Mr. Frank Delaney (President, F. Delaney Transport): That is correct. Since the transportation service I run is located on an island it is very concerned with the ferry traffic. Its total existence depends on it and 23% of my revenue goes to the federal ferry.

I have had concerns for a number of years about the way it has been operating. I have brought these concerns to the attention of all local organizations that I know of, to no avail. Then I took it up with Ottawa, to not much more success. I have come before this committee to make you aware of my situation. I have prepared a brief. The procedure we want to go through—

The Chairman: Members do have a chance to look at it, so I think it would be best if you just highlighted your letters. I read a couple of them while I was waiting for you, but now you can highlight them yourself.

Your first letter describes you and your long-term interest in the whole shipping business. Are you the person who was the assistant agent for the Clark Steamship Company back in 1945?

Mr. Delaney: Yes.

The Chairman: Well, you have certainly developed better than the Clark Steamship Company then.

Mr. Delaney: Even after Newfoundland capital?

The Chairman: Yes.

Mr. Delaney: I have been connected to transportation for my entire life and I think this brief sums it up pretty clearly.

My letter of March 7, 1989 was my first intervention toward any organization outside the Magdalen Islands. I think I have been patient and have exploited all local lobbying or means to correct my situation.

In this March 7, 1989 letter to Mr. Pageot, I think I outlined everything clearly enough that it should have been sufficient for someone to look into it. The second letter is an answer to the first one and there are a few routine letters asking for more specifics. If my first letter was insufficient to to concern them, I think my second letter was.

After the second letter I received an answer that said someone would contact me, which they did. I was contacted by someone from Marine Policy Programs. We had a meeting. After that meeting I answered his letter on November 4, which is self-explanatory. We decided that since it was advanced quite a bit during the summertime, we would put things off so as not to disrupt anything during the tourist season and look into it further along.

[Translation]

Le président: Je vous remercie, messieurs Grice et Bathurst.

J'invite maintenant le témoin suivant, M. Delaney, à s'approcher. Le président doit partir pour aller déposer à la Chambre, à 11 heures, le rapport sur l'usage d'alcool et de drogues. Nous allons commencer, puis M. Chadwick me remplacera pour la fin de la séance.

Monsieur Delaney, bienvenue. Vous pouvez constater que nous sommes maintenant un peu plus détendus à la suite de ce qui s'est passé dernièrement sur la scène fédérale.

Votre mémoire est une série de lettres intéressantes qui illustrent bien les problèmes que vous voulez soulever devant le comité. Delaney Transfer assure des services de transport aux Îles-de-la-Madeleine, n'est-ce pas?

M. Frank Delaney (président, F. Delaney Transport): C'est exact. Comme mon entreprise de transport se situe sur une île, je m'intéresse beaucoup aux services de traversiers. En fait, l'existence même de mon entreprise en dépend et 23 p. 100 de mes revenus sont versés au traversier fédéral.

Depuis plusieurs années, je m'inquiète de la façon dont le service est administré. J'en ai parlé à toutes les organisations locales que je connais, mais sans succès. J'en ai donc discuté à Ottawa, sans plus de succès. Je me présente devant votre comité pour vous mettre au courant de la situation. J'ai préparé un mémoire. Nous voulons procéder. . .

Le président: Les députés ont le temps de jeter un coup d'oeil sur votre document, alors il vaut mieux que vous résumiez les points saillants de la correspondance. J'ai lu quelques-unes de vos lettres en vous attendant, mais vous pouvez maintenant les présenter vous-même.

La première lettre vous présente et expose vos liens anciens avec le milieu des transports. C'est bien vous qui étiez agent adjoint pour la *Clark Steamship Company* en 1945?

M. Delaney: En effet.

Le président: Alors vous avez connu plus de prospérité que la *Clark Steamship Company*.

M. Delaney: Même après le capital de Terre-Neuve?

Le président: Oui.

M. Delaney: Toute ma vie, j'ai travaillé dans les transports, et je crois que le mémoire le montre clairement.

Ma lettre du 7 mars 1989 est la première intervention que j'ai faite auprès d'un organisme à l'extérieur des Îles-de-la-Madeleine. J'ai été patient et j'ai exploité tous les moyens locaux à ma disposition pour corriger la situation.

Dans cette lettre à M. Pageot, je décris assez clairement ce qui se passe pour que quelqu'un se penche sur le problème. La deuxième lettre est une réponse à la première, et il y a aussi quelques lettres d'usage demandant plus de détails. Si ma première lettre n'a pas réussi à les inquiéter, je crois que ma deuxième lettre y est parvenue.

Après avoir reçu celle-ci, ils ont répondu que quelqu'un communiquerait avec moi. Quelqu'un des Programmes de politique maritime a effectivement communiqué avec moi, et nous avons eu une réunion. À la suite de celle-ci, j'ai répondu à sa lettre du 4 novembre, qui se passe d'explications. Puisque le dossier était relativement avancé, nous avons décidé de laisser passer l'été avant de pousser plus loin, pour ne pas nuire à la saison touristique.

[Texte]

[Traduction]

• 1100

On November 1, after I had had no news, I took it up again with Mr. Schnellli because he had asked me to address all future correspondence to him, which I abided with and did. When I got no answer to that, I sent a registered letter on December 8, which brought no more news. After that, when I did not get anything more, I contacted him by telephone. He said he had it before him on his desk and was getting ready to look into it, and I would have news shortly—which I have not received to date. Further on than that, I decided to discontinue it there and to take my concerns somewhere else, which is where it is today, sir.

The Acting Chairman (Mr. Chadwick): Thank you very much.

Mr. Benjamin: I am not clear, Mr. Chairman. I have not had a chance to read all these letters yet, but in a nutshell, what is the problem?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I believe Mr. Delaney is capable of explaining it in a nutshell, and I would like to follow the questions of Mr. Benjamin.

Mr. Delaney: The nutshell is in my first letter. If you would take one moment to read that first letter, you will find everything in a nutshell.

Mr. Benjamin: Yes, but you do not spell out in there what the hell the problem is. You just say there is a conflict of interest. What is the conflict of interest?

Mr. Delaney: For the conflict of interest I will refer to my letter of April 10. The letter of April 10, of course, you can read through there. I think it is specific enough to show where the concerns of conflict of interest are.

Mr. Benjamin: Now, what the hell does the ferry service between Pictou and Charlottetown have to do with ferry service to the Magdalen Islands?

Mr. Delaney: Can I elaborate on that one, sir?

Mr. Benjamin: Sure, by all means.

Mr. Delaney: Okay. As Mr. Pageot asked me to be more specific, I took the concerns here. I said that the ferry service was operated in conflict of interest.

If you go to the conflict of interest, the operator at that time was operating the ferry. He was also operating a freight boat from Pictou to Charlottetown for general freight. He was interested in keeping the two. In keeping the two, they had to more or less put a brake on motor traffic. All reasons were given for not being able to get on the ferry, not to make motor traffic too viable. Once it did get viable, they went into motor transport in competition with the seven of us who were there at that time.

I guess you will agree with me that a ferry is more or less a mobile bridge.

Mr. Benjamin: Yes.

Le 1^{er} novembre, comme je n'avais toujours pas de nouvelles, j'ai écrit encore une fois à M. Schnellli, parce qu'il m'avait demandé de lui adresser toute correspondance future; c'est donc ce que j'ai fait. Après avoir attendu en vain une réponse à cette nouvelle lettre, je lui ai envoyé une lettre recommandée le 8 décembre, à laquelle il n'a pas répondu non plus. Après cela, je lui ai téléphoné. Il m'a dit qu'il avait la lettre devant lui sur son bureau et qu'il s'appropriait à étudier la question, et que j'aurais des nouvelles sous peu; mais je n'ai encore rien reçu. J'ai donc décidé de cesser mes démarches sur ce front et de porter mon problème devant une autre instance; et c'est pour cela que je suis ici aujourd'hui, monsieur.

Le président suppléant (M. Chadwick): Merci beaucoup.

M. Benjamin: Je ne comprends pas très bien, monsieur le président. Je n'ai pas eu l'occasion de lire toutes ces lettres, mais très brièvement, où est le problème?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je pense que M. Delaney pourrait vous l'expliquer très brièvement, et j'aimerais ensuite poser des questions, après M. Benjamin.

M. Delaney: J'ai exposé le problème brièvement dans ma première lettre. Si vous voulez bien prendre une minute pour la lire, vous y trouverez toutes les données du problème.

M. Benjamin: Oui, mais vous n'y dites pas exactement en quoi consiste ce fameux problème. Vous dites tout simplement qu'il y a un conflit d'intérêts. Mais d'où vient ce conflit?

M. Delaney: Au sujet du conflit d'intérêts, je vous renvoie à ma lettre du 10 avril, que je vous ai soumise avec le reste du dossier. Je pense que cette lettre est assez précise pour vous montrer pourquoi je prétends qu'il y a un conflit d'intérêts.

M. Benjamin: J'aimerais bien savoir ce que le service de traversiers entre Pictou et Charlottetown a à voir Avec le service de traversiers vers les Îles-de-la-Madeleine.

M. Delaney: Me permettez-vous d'apporter des précisions à ce sujet, monsieur?

M. Benjamin: Bien sûr, allez-y.

M. Delaney: D'accord. Comme M. Pageot m'a demandé des précisions, j'ai décidé de faire appel à vous. J'ai dit que l'exploitant du service de traversiers était en situation de conflit d'intérêts.

Si je dis cela, c'est parce qu'il exploitait à l'époque non seulement ce service de traversiers, mais également un service général de transport de marchandises entre Pictou et Charlottetown. Il voulait conserver ces deux services, ce qui l'a obligé à mettre un frein au transport routier, si l'on peut dire. Il a invoqué toutes sortes de raisons pour refuser aux camions l'accès aux traversiers, afin que le transport routier ne devienne pas vraiment viable. Mais une fois qu'il l'est devenu, cette entreprise s'est alors lancée dans le transport routier pour faire concurrence aux sept d'entre nous qui se trouvaient déjà dans ce secteur.

Vous serez sûrement d'accord avec moi pour dire qu'un traversier est en fait un pont mobile.

M. Benjamin: Oui.

[Text]

Mr. Delaney: You know that in war, if you can control the bridges, you are controlling the lot. Would that nutshell be enough for you, sir?

Mr. Benjamin: Then you are saying the outfit operating the ferry service is also hauling its own trucks.

Mr. Delaney: Yes.

Mr. Benjamin: Does he charge himself for his trucks, the same as he charges you, or do you know?

Mr. Delaney: I do not know, sir.

Mr. Benjamin: Can you not find out?

Mr. Delaney: That is a good question. Naturally, you can go back to the old regulation of motor traffic and all other traffic. At that time when somebody applied for something you had a right to oppose it. At that time, naturally, after the *Brion*, this boat, was discontinued, they started into motor traffic.

At that time they had to have hauling rights. At that time you had to go before the commission. When we looked at the commission, they said they had applied for this. There were two clauses in their application. Here I want to specify that the application was under the jurisdiction of the provincial. . . They had a clause in it that they would provide the seven who held licences in the Magdalen Islands with the hour and the time that their. . . passed on the boat, which gave us a chance at any given time to monitor it.

• 1105

Naturally, I think I and others looked at it like this: if we can get them to start hauling their own trucks, they are going to have to haul ours. Seeing that clause in there, we did not oppose it. However, the year after they got the licence, they applied to the Quebec commission to have them relieved of that clause. If you look in the *Gazette officielle du Québec*, you will be able to verify what I am telling you here.

Mr. Benjamin: I think I am partly there. The guy is hauling his own trucks on his own ferries as well as yours.

Mr. Delaney: That is right.

Mr. Benjamin: Is he taking business away from you or the other truckers or what?

Mr. Delaney: We were seven, and now it is down to myself. I am waiting on some kind of decision somewhere to see if I am going to continue or not. I made that known last year to them in my first letter.

Mr. Benjamin: Strange, strange. Have you been able to ascertain what rates he charges his own trucks compared with what he charges you?

Mr. Delaney: How can I?

Mr. Benjamin: Have you asked the commissions in Quebec or the federal Transport to investigate it? Will they not do it?

[Translation]

M. Delaney: Et vous savez bien qu'en temps de guerre, si l'on contrôle les ponts, on contrôle l'ensemble de la situation. Ce résumé vous satisfait-il, monsieur?

M. Benjamin: Vous dites donc que l'entreprise qui exploite le service de traversiers transporte également ses propres camions.

M. Delaney: Oui.

M. Benjamin: Est-ce qu'il fait payer ses camions au même tarif que vous? Le savez-vous?

M. Delaney: Je ne sais pas, monsieur.

M. Benjamin: Vous ne pouvez pas vous renseigner?

M. Delaney: Je n'en suis pas sûr. Naturellement, il serait possible d'en revenir aux anciens règlements sur le transport routier, et tous les autres moyens de transport. À ce moment-là, quand quelqu'un demandait quelque chose, il était possible de s'y opposer. À cette époque, naturellement, après l'interruption du service du *Brion*, cette entreprise s'est lancée dans le transport routier.

À ce moment-là, il y avait des droits de voiturage; il fallait se présenter devant la commission. Quand nous nous sommes informés auprès de la commission, celle-ci nous a dit que l'entreprise avait effectivement présenté une demande, qui contenait deux clauses. Je tiens à préciser que cette demande relevait de la compétence de la province. . . Selon une de ces clauses, l'entreprise s'engageait à dévoiler aux sept détenteurs de permis aux Îles-de-la-Madeleine l'heure à laquelle leurs camions faisaient la traversée, ce qui nous permettait de surveiller la situation en tout temps.

Naturellement, nous en avons tous conclu que, si cette entreprise pouvait transporter ses propres camions, elle devrait également transporter les nôtres. Étant donné cette clause, nous ne nous sommes pas opposés à sa demande. Cependant, un an après avoir obtenu son permis, l'entreprise a demandé à la commission québécoise d'être relevée de cette obligation. Si vous vérifiez dans la *Gazette officielle du Québec*, vous pourrez vous rendre compte de la véracité de ce que je vous dis.

M. Benjamin: Je commence à comprendre. Le gars transporte ses propres camions sur ses propres traversiers, en plus des vôtres.

M. Delaney: C'est exact.

M. Benjamin: Est-ce qu'il vous enlève de la clientèle, à vous ou aux autres entreprises de camionnage?

M. Delaney: Nous étions sept, et maintenant, il ne reste plus que moi. J'attends que quelqu'un prenne une décision quelque part pour décider si je vais continuer ou non. Je l'ai bien dit dans ma première lettre, l'an dernier.

M. Benjamin: Bizarre, bizarre. Avez-vous pu déterminer quels sont les frais qu'il impose à ses propres camions, par rapport à ceux qu'il vous demande?

M. Delaney: Comment le pourrais-je?

M. Benjamin: Avez-vous demandé à la commission québécoise ou au ministère fédéral des Transports de faire enquête? Pourquoi n'en feraient-ils pas une?

[Texte]

Mr. Delaney: Listen, sir. Here I come back to my first letter. The first letter I made, I think, was worthy of having someone look into it. Again I repeat, if that first one was not, my second one certainly is. Furthermore, I would like to go along a little bit; further on, you will probably see in a nutshell, sir, what we have to deal with.

Mr. Gray: Mr. Delaney, if I understand correctly, you are saying that your letters form the brief. All the correspondence you have had with Mr. André Pageot and Mr. Schnellli had no direct answers.

Mr. Delaney: My letters to Mr. Pageot were answered and they form part of the brief. In the last letter from Mr. Pageot, you will see that he said one of his staff would contact me, which he did; this was Mr. Schnellli. At that meeting, we looked over the affair. At that time it was getting close to summertime, the festival season, and that is not a time when you can try to disrupt things. We came to the conclusion that we would put it off until a later date.

At a later date, one of the things we did talk about was the supplementary trips that were not scheduled. In my letter in which I answered him, I acknowledged that this was corrected. Further than that, our dialogue was cut off altogether.

If you write a person once, then you send him a registered letter and you ask him for an answer. After that, you call him up to try to get an answer. Six months after, if you have not had anything yet, I think it is time to look elsewhere, which I did.

• 1110

Mr. Gray: If I understand correctly, you say in your brief that you encounter two problems. I am not putting words into your mouth, but am asking you a question. One of those problems is preferential treatment for certain trucks on the boat, both to and from Souris. Are you also making mention of a difference in rates?

Mr. Delaney: I am not saying there is a difference in rates. That I cannot come to because I do not know and have no means of knowing.

I made a certain comment wherein I said that, in an example of manipulation:

as stated, all staff are responsible to the same master. When loading during the reservation period there are confirmed reservations for automobiles plus a standby group that are not confirmed, which leaves room to manoeuvre. At a specific loading where I was first in line, I was left and all standbys were taken. In another loading, when the CTMA were third and fourth, four vans were taken and a portion of the standby was left behind. This all happened within a three-day period with the same type of traffic.

[Traduction]

M. Delaney: Écoutez, monsieur. J'en reviens à ma première lettre. Je pense que cette lettre justifiait que quelqu'un étudie la question. Et, je le répète, si la première ne suffisait pas, la deuxième suffisait certainement. Mais si vous me permettez de continuer, vous allez probablement voir exactement de quoi il retourne, monsieur.

M. Gray: Monsieur Delaney, si je comprends bien, vous dites que vos lettres constituent votre mémoire. Vous n'avez reçu aucune réponse directe aux lettres que vous avez envoyées à M. André Pageot et à M. Schnellli.

M. Delaney: M. Pageot a répondu à mes lettres, et ses réponses font partie du mémoire. Mais dans la dernière lettre de M. Pageot, comme vous pouvez le voir, celui-ci m'a dit qu'un de ses employés communiquerait avec moi; effectivement, il s'agissait de M. Schnellli. A cette rencontre, nous avons étudié toute l'affaire. Mais comme nous approchions de l'été, qui est la saison des festivals, nous avons décidé que le temps n'était pas très bien choisi pour essayer de faire bouger les choses. Nous avons donc décidé de remettre toute l'affaire à plus tard.

Et plus tard, nous avons parlé notamment des traversées supplémentaires qui n'étaient pas prévues à l'horaire. Dans la lettre que je lui ai envoyée à ce sujet, j'ai reconnu que ce problème avait été corrigé. Mais par la suite, notre dialogue a été complètement interrompu.

Si vous écrivez à quelqu'un une fois et que vous lui envoyez ensuite une lettre enregistrée pour lui demander une réponse, après quoi vous lui téléphonez pour tenter d'obtenir cette réponse et que vous n'avez encore rien reçu six mois plus tard, je pense qu'il est temps de regarder ailleurs. C'est ce que j'ai fait.

M. Gray: Si je comprends bien, vous soulignez deux problèmes dans votre mémoire. Je ne veux pas vous souffler la réponse, mais je voudrais vous poser une question. Vous parlez notamment d'un traitement préférentiel pour certains camions à bord du traversier, tant à destination qu'en provenance de Souris. Est-ce que vous mentionnez également une différence de tarif?

M. Delaney: Je n'ai pas dit qu'il y avait une différence de tarif. Je ne peux pas l'affirmer, parce que je ne le sais pas et que je n'ai aucun moyen de le savoir.

J'ai toutefois donné un exemple du genre de manipulation dont je veux parler:

Comme je l'ai dit, tous les employés sont responsables devant la même personne. Pour l'embarquement, pendant la période où l'entreprise accepte les réservations, il y a des réservations confirmées pour les automobiles, en plus d'un groupe de véhicules en attente qui n'ont pas de réservation, ce qui permet une certaine marge de manoeuvre. Mais à un moment donné, alors que j'étais le premier en file, j'ai été laissé sur le quai, et tous les véhicules en attente ont été embarqués. Une autre fois, quand des camions de la CTMA se trouvaient en troisième et quatrième places, on a embarqué quatre camions et on a laissé sur le quai certaines voitures qui n'avaient pas de réservation. Et tout cela, en trois jours seulement, alors que le volume de trafic était à peu près semblable.

[Text]

Now, that is a clear enough example of manipulation.

Mr. Gray: That is what I wanted to have clarified, Mr. Delaney. Do you do any trucking to Newfoundland, in the past, presently, or in the future?

Mr. Delaney: No, I have not yet ventured to Newfoundland.

Mr. Gray: Have you done any trucking between Digby and Saint John?

Mr. Delaney: No.

Mr. Gray: So I assume that the two ferry services you uniquely use are those from Grindstone to Souris, P.E.I., and from Cape Tormentine, P.E.I., to the mainland. Or was it Tormentine-Borden?

Mr. Delaney: Yes, and also from Wood Island to Caribou.

Mr. Gray: If you wished to compare the service between Souris, P.E.I., and Grindstone to the service your trucking company receives from either Wood Island to Caribou or Borden to Cape Tormentine, could you note a difference between the two services?

Mr. Delaney: Yes.

Mr. Gray: In other words, what is the difference between Marine-Atlantic Services, which is a Crown corporation, as opposed to the service from Souris to Grindstone?

Mr. Delaney: Commercial traffic on the other two routes is not manipulated. It is put down in black and white in a program to which you can adhere. But we do not have that in the Magdalen Islands. I raised this issue in the brief, in my letter, and they naturally told me there was a program, but if you look at this one, it is a parking lot law, not an boat embarkation law.

A voice: Regulation.

Mr. Delaney: We had one and we worked at it for years. As I say, whenever the wound healed, the band-aid was removed.

I have also compared other places. I was up across the St. Lawrence, up to the north shore, and down to the Digby-Saint John route, and I have always looked into the policy they had for truck or transportation traffic, which is quite different to what we have.

Furthermore, when you speak about Newfoundland, I would just like to say with regard to Newfoundland transportation that if we take what are probably the two principals in our eastern end, i.e., Day and Ross, and Midland, if the latter had jurisdiction over the ferry, I wonder what Day and Ross would say.

Mr. Chadwick: In your opinion, are other people receiving preferential treatment over you?

• 1115

Mr. Delaney: Do you mean other than the owners, sir?

[Translation]

Voilà qui montre très bien comment nous sommes manipulés.

M. Gray: C'est exactement la précision que je voulais avoir, monsieur Delaney. Vos camions vont-ils à Terre-Neuve? Y sont-ils allés dans le passé, y vont-ils actuellement ou vont-ils y aller dans l'avenir?

M. Delaney: Non, je ne me suis pas encore aventuré à Terre-Neuve.

M. Gray: Et avez-vous déjà fait la liaison entre Digby et Saint-Jean?

M. Delaney: Non.

M. Gray: Je suppose par conséquent que les deux seuls services de traversiers que vous utilisez sont ceux de Cap-aux-Meules à Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard, et de Cap Tourmentin, à l'Île-du-Prince-Édouard, vers le continent. Ou est-ce plutôt Tourmentin-Borden?

M. Delaney: Oui, et également de Wood Island à Caribou.

M. Gray: Pourriez-vous comparer le service entre Souris, Île-du-Prince-Édouard, et Cap-aux-Meules avec celui dont bénéficie votre entreprise de camionnage entre Wood Island et Caribou ou Borden et Cap Tourmentin? Avez-vous constaté une différence entre les deux?

M. Delaney: Oui.

M. Gray: Autrement dit, quelle est la différence entre le service qu'offre Marine Atlantique, qui est une société de la Couronne, par rapport au service entre Souris et Cap-aux-Meules?

M. Delaney: Sur les deux autres lignes, les véhicules commerciaux ne font pas l'objet de manipulation. Les règles sont établies en noir sur blanc, dans un programme qu'il est possible de respecter. Mais nous n'avons pas de programme de ce genre pour les Îles-de-la-Madeleine. J'ai soulevé cette question dans mon mémoire, ou plutôt dans ma lettre, et on m'a dit évidemment qu'il y avait un programme, mais si vous y regardez bien, vous verrez qu'il s'agit d'une loi sur le stationnement, et non sur l'embarquement.

Une voix: Un règlement.

M. Delaney: Nous avons eu un règlement de ce genre, auquel nous avons travaillé pendant des années. Mais comme je l'ai dit, une fois que la blessure a été guérie, le pansement a été enlevé.

J'ai également fait des comparaisons avec d'autres services. J'ai traversé le Saint-Laurent, vers la rive nord, et j'ai également fait le trajet Digby-Saint-Jean, et j'ai toujours cherché à connaître la politique qui s'y appliquait pour le transport par camion; dans tous les cas, cette politique était tout à fait différente de celle qui s'applique à nous.

En outre, vous avez parlé tout à l'heure de Terre-Neuve. Je voudrais simplement souligner que, si l'on prenait les deux principales entreprises qui parcourent les provinces de l'Atlantique, c'est-à-dire *Day and Ross* et Midland, je me demande ce que *Day and Ross* dirait si Midland était responsable du service de traversiers.

M. Chadwick: D'après vous, y a-t-il d'autres entreprises qui sont mieux traitées que la vôtre?

M. Delaney: À part les propriétaires, monsieur?

[Texte]

Mr. Chadwick: Anybody.

Mr. Delaney: I would say it is being manipulated. The phrase I put in my brief is "preference". When the stand-by was taken and I was left, and the following night the others were taken and the stand-by was left—that is preferential treatment.

Mr. Chadwick: In answer to the question I asked you, the answer would be yes, you believe there is preferential treatment.

Mr. Delaney: I do believe there is preferential treatment.

Mr. Chadwick: What would you expect this committee to do?

Mr. Delaney: I would expect the committee to look into the operation of this. For instance, if I say monitor the situation. . . To go back to the years when I worked, during the Clark Steamship time we had a Captain Belfry. We had a Captain Bouchard later on, who came and looked around and took things up with the customers who used that boat. I am telling you, being an agent it was not long before the customers let me know they had made their concerns known to the fellow who passed, which more or less kept me on my toes. In the approximately 20 years that I have been there—for one thing, I do not say that I should have preferential treatment, but I want to make known that my place in transportation is prominent as I am the only regular user of the ferry other than the CTMA, the owners. I contribute a substantial part. . .and I have not known of any questions or any monitoring as to how I found the service.

Mr. Chadwick: Just so I can get a handle on this, I am not entirely sure of what you are saying, but has CTMA bumped your position in any way at any time? Have you been pushed to one side or. . .?

Mr. Delaney: I have been manipulated, yes.

Mr. Chadwick: What do you mean by "manipulated"?

Mr. Delaney: I will give you an example. At one time, through the Chamber of Commerce, we attained during the festival season that on the night trip the centre lane of the boat would be reserved for truck traffic. That was attained for a while; it operated for three or four years and then, all of a sudden, one year it disappeared.

Mr. Chadwick: For everybody?

Mr. Delaney: For everybody. I want to be specific, because I do not want to leave here any false affair. For instance, nothing says that any traffic can get on during those times beside perishables. They did not take anybody Friday night; they did not take anybody Saturday night. My truck was the third in line. But Sunday night they took two trucks. Their trucks were in the Magdalen Islands to deliver their freight Monday morning; mine stayed there. That means there was no set policy to do that. That is what I call manipulation.

Mr. Chadwick: Mr. Chairman, he is asking this committee to verify. . .

[Traduction]

M. Chadwick: N'importe qui.

M. Delaney: Je dirais qu'il y a de la manipulation. Dans mon mémoire, j'ai parlé de «préférence». Quand les véhicules en attente ont été embarqués et que j'ai été laissé sur le quai, et que le lendemain, les autres camions ont été embarqués et que les véhicules en attente sont restés là, c'est ce que j'appelle un traitement préférentiel.

M. Chadwick: Donc, vous répondez par l'affirmative à la question que je vous ai posée; vous pensez qu'il y a effectivement un traitement préférentiel.

M. Delaney: Je pense que oui.

M. Chadwick: Et qu'attendez-vous du comité?

M. Delaney: J'attends de lui qu'il fasse enquête sur l'exploitation de ce service. Par exemple, quand je parle de surveiller la situation. . . J'ai travaillé dans le passé pour la Clark Steamship; nous avions un capitaine du nom de Belfry. Nous avons eu ensuite un capitaine Bouchard, qui est venu voir ce qui se passait et qui a discuté de la situation avec les clients. Étant donné que je travaillais pour l'entreprise, les clients m'ont vite fait savoir qu'ils avaient fait part de leurs préoccupations à ce monsieur qui était passé, ce qui m'a obligé à faire très attention à ce que je faisais. Pendant la vingtaine d'années où j'ai été là. . . Je ne demande pas de traitement préférentiel, mais je tiens à souligner que j'occupe une place prépondérante dans le secteur des transports, étant donné que je suis le seul usager régulier du traversier, à part la CTMA, qui est propriétaire de ce service. J'y contribue donc pour beaucoup, et je ne me souviens pas qu'on m'ait jamais demandé comment je trouvais le service.

M. Chadwick: Je ne comprends pas exactement ce que vous dites; pour que cela soit bien clair, j'aimerais savoir si la CTMA est passée avant vous à un moment ou à un autre. Avez-vous été mis de côté ou. . .?

M. Delaney: J'ai été manipulé, oui.

M. Chadwick: Qu'entendez-vous par «manipulé»?

M. Delaney: Je vais vous donner un exemple. À une certaine époque, grâce à la chambre de commerce, nous avons réussi à faire réserver aux camions l'allée centrale du traversier pendant la traversée de nuit, au cours de l'été. Cela a fonctionné pendant un certain temps, à peu près trois ou quatre ans, et puis tout d'un coup, il n'en a plus été question.

M. Chadwick: Pour tout le monde?

M. Delaney: Pour tout le monde. Je tiens à le préciser parce que je ne voudrais pas vous laisser une fausse impression. Par exemple, il n'y a rien qui dit que les camions peuvent embarquer à ce moment-là, à part ceux qui transportent des denrées périssables. Aucun camion n'a été embarqué vendredi soir, ni samedi soir. Mon camion était le troisième en file. Mais dimanche soir, on a embarqué deux camions. Ceux-ci sont donc arrivés aux Îles-de-la-Madeleine à temps pour livrer leurs marchandises le lundi matin, alors que le mien est resté sur le quai. Cela signifie qu'il n'y a aucune politique fixe à ce sujet. C'est ce que j'appelle de la manipulation.

M. Chadwick: Monsieur le président, il demande au comité de vérifier. . .

[Text]

The Chairman: We will in time. We have some of the officials from the Department of Transport ahead of us.

However, just to clarify some matters, Mr. Delaney, I am going to have Mr. Cuthbertson, who is a consultant to the committee, try to pinpoint the issue. I understand that because they run a ferry service and they run a truck cartage service, motor carrier service, you feel that ferry service gets a substantial subsidy from the federal government. Is that correct?

• 1120

Mr. Delaney: Excuse me. Did you say the ferry service does?

The Chairman: Yes.

Mr. Delaney: Oh yes. I take it for granted that all ferries are subsidized.

The Chairman: Mr. Cuthbertson, would you just pinpoint this?

Mr. Gray: Mr. Delaney, in your letter of March 7 you mentioned that your average ferry fees for the past years have been roughly \$175,000.

Mr. Delaney: Yes.

Mr. Gray: If I understand correctly, Mr. Chairman, I believe the ferry service from Souris, P.E.I., to Grindstone is subsidized to the tune of approximately \$2 million per year. The facts I have received in the past from Transport Canada could vary between \$1.7 million and \$2 million, I believe, depending on the arrangements. So if my figures are right, Mr. Delaney, a single carrier, your company, you are paying roughly 10% of the federal subsidy to the CTMA.

Mr. Delaney: I have no means of knowing if it is right. I know my costs, but I do not know what the government's costs are.

The Chairman: Assuming, Mr. Gray, he has checked into it and assuming those are public records and assuming his premise is correct on the amount of the subsidy, you paid \$175,000 last year.

Mr. Delaney: I paid \$175,000.

Mr. Gray: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Is there anyone else using that ferry who is a bigger user of the ferry than you?

Mr. Delaney: Other than the owners, other than the operators, no.

The Chairman: He is the only one.

Mr. Benjamin: Is it you or the owners?

Mr. Chadwick: He is the only one left.

Mr. Delaney: Right now I would say on a permanent schedule basis, consistent basis, yes I am. There is other transportation that comes now and then, but. . .

[Translation]

Le président: Nous allons le faire en temps voulu. Nous devons entendre des fonctionnaires du ministère des Transports bientôt.

Cependant, pour clarifier certaines choses, monsieur Delaney, je vais demander à un de nos experts-conseils, M. Cuthbertson, de tenter de voir exactement ce qu'il en est. Si je comprends bien, parce que cette entreprise exploite à la fois un service de traversiers et un service de camionnage, vous estimez qu'elle reçoit une subvention substantielle du gouvernement fédéral pour son service de traversiers. Est-ce exact?

M. Delaney: Excusez-moi. Avez-vous dit que le service de traversiers était subventionné?

Le président: Oui.

M. Delaney: Oh oui. Je tiens pour acquis que tous les traversiers sont subventionnés.

Le président: Monsieur Cuthbertson, pourriez-vous essayer de préciser la question?

M. Gray: Monsieur Delaney, vous mentionnez dans votre lettre du 7 mars que vous avez versé environ 175,000\$ de frais de traversier, en moyenne, au cours des dernières années.

M. Delaney: Oui.

M. Gray: Si je comprends bien, monsieur le président, il me semble que le service de traversiers entre Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard, et Cap-aux-Meules reçoit des subventions d'environ 2 millions de dollars par année. D'après les données que Transports Canada m'a déjà communiquées, ce montant peut varier entre 1,7 million et 2 millions, selon les arrangements pris. Donc, si ces chiffres sont exacts, monsieur Delaney, votre entreprise paie à elle seule environ 10 p. 100 de la subvention versée par le gouvernement fédéral à la CTMA.

M. Delaney: Je n'ai aucun moyen de savoir si c'est exact. Je sais combien il m'en coûte, mais je ne sais pas combien le gouvernement débourse.

Le président: Je suppose que M. Gray a vérifié ces affirmations et que ce montant est exact. De toute façon, il s'agit probablement de documents publics. Vous avez donc payé 175,000\$ l'an dernier.

M. Delaney: Exactement.

M. Gray: Merci, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il une autre entreprise qui utilise ce traversier plus que vous?

M. Delaney: A part les propriétaires, qui exploitent ce service, non.

Le président: Vous êtes le seul.

M. Benjamin: Vous ou les propriétaires?

M. Chadwick: C'est le seul qui reste.

M. Delaney: A l'heure actuelle, je dirais que oui, je suis le seul qui utilise encore ce service de façon permanente. Il y a d'autres entreprises qui l'utilisent aussi à l'occasion, mais. . .

[Texte]

The Chairman: Mr. Cuthbertson, could you perhaps ask a couple of questions?

Mr. David Cuthbertson (Researcher for the Committee): Mr. Delaney, who owns Navigation Madeleine? Are there two different ferry companies operating between Prince Edward Island and Îles-de-la-Madeleine?

Mr. Delaney: There is one ferry, the *Lucy Montgomery*, which is operated from Souris to the Magdalen Islands by the CTMA. This ferry service is a federal service.

Mr. Cuthbertson: The CTMA also operates a trucking company.

Mr. Delaney: Yes, sir.

Mr. Cuthbertson: And it carries its trucks on that ferry.

Mr. Delaney: That is right, sir.

Mr. Cuthbertson: Are the service levels not set by the federal government predicated upon the subsidy? The service levels and schedules.

Mr. Delaney: The service levels and the schedules are set by the government, I think.

Mr. Cuthbertson: The federal government.

Mr. Delaney: Yes, I would say so.

Mr. Cuthbertson: Does the provincial government in any way subsidize this service?

Mr. Delaney: Not to my knowledge, sir.

Mr. Cuthbertson: Is there any other service?

Mr. Delaney: There is another service. The same company operates a service this year. They call it Navigation Madeleine. A boat runs between the Magdalen Islands and Montreal during the summer and Matane during the winter. For the last two years it has been operating out of Matane, Quebec, in the winter.

Mr. Benjamin: Obviously it does not carry trucks.

Mr. Delaney: Oh yes.

Mr. Benjamin: Oh, it does.

Mr. Delaney: They roll on, roll off.

Mr. Cuthbertson: So you are saying that your trucks are not carried in the same way as the owner's trucks are carried when you arrive at the terminal.

Mr. Delaney: I am saying that there is no loading law for trucks. It is all up for manipulation. For instance, today if a whole pile of cars come along, they take the cars and they leave the trucks.

Mr. Cuthbertson: As I understand it, the cars are to be served first. If you are at Souris, and you arrive in your car and your van, you line up to get on that ferry. They take the cars first or they make allowance for the cars and the trucks. I have been there. I have seen the trucks lining up on one side and the cars on the other side.

[Traduction]

Le président: Monsieur Cuthbertson, voulez-vous poser quelques questions?

M. David Cuthbertson (attaché de recherche du comité): Monsieur Delaney, qui est propriétaire de Navigation Madeleine? Y a-t-il deux entreprises différentes qui assurent le service de traversiers entre l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles-de-la-Madeleine?

M. Delaney: Il n'y a qu'un seul traversier, le *Lucy Montgomery*, qui assure la liaison entre Souris et les Îles-de-la-Madeleine; il appartient à la CTMA. Ce service de traversiers est un service fédéral.

M. Cuthbertson: Et la CTMA exploite également une entreprise de camionnage.

M. Delaney: Oui, monsieur.

M. Cuthbertson: Et elle transporte ses propres camions à bord de ce traversier.

M. Delaney: C'est exact, monsieur.

M. Cuthbertson: Est-ce que les niveaux de service ne sont pas établis par le gouvernement fédéral, en fonction de la subvention? Les niveaux de service et les horaires.

M. Delaney: Oui, je pense que c'est effectivement le gouvernement qui fixe les niveaux de service et les horaires.

M. Cuthbertson: Le gouvernement fédéral.

M. Delaney: Oui, je pense.

M. Cuthbertson: Le gouvernement fédéral subventionne-t-il lui aussi ce service d'une façon ou d'une autre?

M. Delaney: Pas que je sache, monsieur.

M. Cuthbertson: Y a-t-il un autre service?

M. Delaney: Oui, il y a un autre service. La même entreprise exploite cette année un nouveau service, qui s'appelle Navigation Madeleine. Il y a un bateau qui fait la navette entre les Îles-de-la-Madeleine et Montréal pendant l'été, et entre les îles et Matane pendant l'hiver. Depuis deux ans, ce service est offert à partir de Matane, au Québec, en hiver.

M. Benjamin: Mais ce navire ne transporte évidemment pas de camions.

M. Delaney: Oh oui.

M. Benjamin: Vraiment?

M. Delaney: On procède par transroulage.

M. Cuthbertson: Vous dites donc que vos camions ne sont pas transportés de la même façon que ceux du propriétaire à l'embarcadère.

M. Delaney: Ce que je dis, c'est qu'il n'y a pas de loi sur l'embarquement des camions. Il y a donc beaucoup de place pour la manipulation. Par exemple, aujourd'hui, si toute une file de voitures se présentent, on va embarquer les voitures et laisser les camions sur place.

M. Cuthbertson: Si je comprends bien, les voitures doivent être embarquées en premier. Si vous arrivez à Souris en voiture ou en fourgonnette, vous faites la queue pour monter à bord du traversier. Les voitures sont embarquées en premier, ou encore, on tente d'embarquer à la fois des camions et des voitures. Je suis déjà allé à Souris. J'y ai vu les camions d'un côté et les voitures de l'autre.

[Text]

Mr. Delaney: Right.

Mr. Cuthbertson: As I understand it, they make allowance for both and try to fit both on each sailing. It is first come, first served—or reservation.

• 1125

Mr. Delaney: There is no allowance for motor traffic. This is one of the things I brought up in my letters to the directorate. They came back and gave me a parking lot regulation for it. If there was one, I think I should have received it. It should have been known. I have assisted with 95% of the arrivals and departures for that boat, so I think I am competent to say the way it runs.

Mr. Cuthbertson: But when you arrive at the terminal, you are told to go and park in a certain lane to wait for the boat.

Mr. Delaney: That is right.

Mr. Cuthbertson: If you are there first in line, would you not get on first?

Mr. Delaney: In the truck traffic, I would get on first if I am first in line—if they take trucks.

Mr. Cuthbertson: Yes, if they take trucks.

Mr. Delaney: If they do not take trucks, I would not get on. The perishables get on. If I am first in line and a perishable truck comes in, I do not get on.

We only get on that boat when there is space. Nothing is foreseen. Another thing is that we contribute quite a substantial amount to the ferry service. We are pushed aside and manipulated during the summer season and disrupted without any plan at all.

In my brief I tell you how at night, if you take the parking lot, there are the trucks, the confirmed cars, and the stand-by cars. The stand-by has a lever to manipulate it. This specific time, when I was first in line, they took all the reservations and they took all the stand-bys. Another time, when their truck was third and fourth, and I was first, they took four and left the stand-by.

Mr. Cuthbertson: Have you received a copy of the federal government loading policy in place for that service?

Mr. Delaney: No, sir; I never knew that one existed.

Mr. Cuthbertson: It says in a letter from Andre Pageot to you that:

A policy for loading of trucks and other commercial vehicles has been in force since the beginning of the services. It was revised from time to time to reflect truckers patterns and shippers preferences. A copy of the 1988 policy is attached for your information.

[Translation]

M. Delaney: C'est exact.

M. Cuthbertson: Il me semble qu'on essaie d'embarquer à la fois des camions et des voitures à chaque traversée. Les premiers arrivés sont les premiers servis, sauf pour les véhicules qui ont une réservation.

M. Delaney: Il n'y a rien de prévu pour les transporteurs routiers. C'est une des questions que j'ai soulevées dans mes lettres à la direction. On m'a répondu qu'il y avait un règlement sur le stationnement. S'il y en avait un, je pense que j'aurais dû le recevoir. J'aurais dû être mis au courant. J'ai assisté à 95 p. 100 des arrivées et des départs de ce traversier, et je pense donc être en mesure de dire comment cela fonctionne.

M. Cuthbertson: Mais quand vous arrivez à l'embarcadère, on vous envoie stationner dans une allée donnée pour attendre le bateau.

M. Delaney: C'est exact.

M. Cuthbertson: Si vous êtes le premier en file, est-ce que vous n'allez pas embarquer le premier?

M. Delaney: Je vais être le premier camion à embarquer si je suis le premier en file, si toutefois on embarque des camions.

M. Cuthbertson: Oui, bien sûr.

M. Delaney: Si l'on n'embarque pas de camions, je vais rester là. Les camions qui transportent des denrées périssables ont priorité. Si je suis le premier en file et qu'un de ces camions arrive, je ne peux pas embarquer.

Nous n'embarquons que quand il y a de la place. Il est impossible de prévoir. Je voudrais souligner également que nous assurons une bonne part des revenus de ce service de traversiers. Mais pendant l'été, on nous met de côté, on nous manipule et on bouleverse toutes nos opérations, en l'absence de règles précises.

J'ai décrit dans mon mémoire comment se présente le terrain de stationnement la nuit; il y a les camions, les voitures qui ont une réservation confirmée et les voitures en attente. Ce sont ces dernières qui permettent la manipulation dont je parle. Le soir où j'étais le premier en file, on a fait embarquer toutes les voitures qui avaient une réservation et toutes celles qui étaient en attente. Mais à un autre moment, il y avait deux camions de l'entreprise en file, à la troisième et à la quatrième places, et j'étais le premier; ils ont donc fait monter quatre camions et ont laissé les voitures en attente.

M. Cuthbertson: Avez-vous reçu un exemplaire de la politique d'embarquement que le gouvernement fédéral applique à ce service?

M. Delaney: Non, monsieur; je ne savais même pas qu'il en existait une.

M. Cuthbertson: On peut pourtant lire dans une lettre que vous a envoyée André Pageot:

Il existe une politique d'embarquement des camions et des autres véhicules commerciaux depuis la mise en service de ce traversier. Cette politique a été révisée à l'occasion pour refléter les habitudes des camionneurs et les préférences des expéditeurs. Vous trouverez ci-joint, à toutes fins utiles, un exemplaire de la politique de 1988.

[Texte]

Mr. Delaney: Okay, sir, I wish the committee would look at it. It is right here in my brief.

Mr. Benjamin: It has to do with parking lots, not with ferries.

Mr. Cuthbertson: We will have to clarify that. But there is a policy.

A voice: What the hell is he looking at?

The Chairman: Colleagues, I think we have it. Unless Mr. Gray has any other questions, I think this does involve. . . We are not running the ferry.

I know that my secretary in my constituency office, Mr. Delaney, was married to a truck-trailer driver. He complains about the North Sydney operation. There is no question of ownership and all that, where trucks are sometimes left because of cars. We have seen a problem with perishables, sending back baby chicks and things like that.

In any event, you have taken the time and effort to put together the letters and the brief outlining your concern. It does involve federal policy because of the federal subsidy in the ferry service. We will take a look at it. In time, we will have in front of us the officials of the Department of Transport.

To be completely realistic with you, other than some communication with the staff and the members of the committee, this is actually our last meeting before we are going to adjourn—we think—for the summer. So you do not have any false expectations, we are not going to have Transport officials before us before next fall. We wanted to get your problem before us. We will try to assess it. We will talk to Mr. Gray and also some of the people who that have been in charge of this for the Department of Transport, and we will get back to you. Thank you for coming, anyway.

• 1130

Mr. Benjamin: May I suggest that our staff could compose a letter to the department in which there are two points to be made, and ask the department to investigate them: one, the manipulating of the loading and unloading of trucks owned by the ferry operator as compared to an independent trucker; and also a suspicion, because he cannot find out, of whether or not the owner of the ferry who also operates trucks charges the same for his trucks as he does the others. I think those are the two essential points that need to be—

The Chairman: Yes. I thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Delaney: In conclusion, I would like to make a point. You might say that I am bringing something here that is my own personal affair, but I have a couple of ways of looking at this. For one thing, in society we have to look at

[Traduction]

M. Delaney: D'accord, monsieur, j'aimerais bien que le comité jette un coup d'oeil à ce document. Je l'ai ici dans mon mémoire.

M. Benjamin: Ce document porte sur les terrains de stationnement, et non sur les traversiers.

M. Cuthbertson: Nous allons devoir éclaircir ce point. Mais il y a effectivement une politique en place.

Une voix: Mais de quoi donc est-il question?

Le président: Chers collègues, je pense que la question est claire. A moins que M. Gray ne désire poser d'autres questions, je pense que cela touche. . . Ce n'est pas nous qui exploitons le traversier.

La secrétaire qui travaille dans mon bureau de comté, monsieur Delaney, était mariée à un conducteur de camion-remorque, qui se plaignait lui aussi du service de North Sydney. Pourtant, il n'y avait pas là de question de propriété, ou quoi que ce soit, mais les camions étaient parfois laissés sur le quai à cause des voitures. Les denrées périssables ont déjà posé des problèmes, par exemple quand il a fallu renvoyer des petits poussins.

De toute façon, vous avez pris la peine de rassembler ces lettres pour constituer un mémoire, afin de nous faire part de vos préoccupations. Cette question touche la politique fédérale parce que le gouvernement fédéral subventionne le service de traversiers. Nous allons donc étudier le dossier. Nous allons inviter des fonctionnaires du ministère des Transports à venir nous expliquer la situation.

Mais il faut être réaliste. A part certaines rencontres avec le personnel et les membres du comité, c'est probablement la dernière séance que nous tenons avant l'ajournement d'été, du moins je le pense. Il ne faut donc pas vous attendre à ce que nous puissions entendre les fonctionnaires du ministère des Transports avant l'automne prochain. Mais nous tenions à ce que vous nous exposiez votre problème tout de suite. Nous allons essayer d'évaluer la situation. Nous allons en discuter avec M. Gray et avec certains des responsables de ce dossier au ministère des Transports, et nous vous donnerons des nouvelles. Mais de toute façon, merci d'être venu.

M. Benjamin: Des membres de notre personnel pourraient peut-être rédiger une lettre à l'intention du ministère, pour demander à ce dernier d'enquêter sur deux points: premièrement, les manipulations dans l'embarquement et le débarquement des camions qui appartiennent à l'entreprise exploitant le traversier par rapport à ceux des camionneurs indépendants; et deuxièmement, la possibilité—et je dis bien, la possibilité, puisque le témoin n'a pas pu le vérifier—que l'exploitant du traversier, qui assure également un service de camionnage, n'applique pas les mêmes tarifs à ses camions qu'aux autres. Je pense que ce sont là les deux éléments essentiels qu'il faut. . .

Le président: Oui. Merci, monsieur Benjamin.

M. Delaney: Une petite remarque pour conclure, si vous me le permettez. Vous jugerez peut-être que le problème que je vous ai soumis n'est qu'une affaire personnelle, mais il y a plusieurs façons d'aborder la question. Tout d'abord, dans

[Text]

our rights, and we have to look at our duties. I have a right to operate, and I have a duty to bring this to the attention of those concerned. In the democracy we boast of living in, it is the elected people who have the supreme power, and I hope that will be revealed.

The Chairman: Mr. Delaney, we hear you and we love that part of what you said. We wish it were absolutely true, but in actual fact we are involved in transport at the federal level as Members of Parliament. You may not get too much of a debate around the table as to our "power", but we are interested in the problem, we are going to check into it.

You have rights and you have duties, and I knew from Mr. Gray when he did consult with me that it involved your ferry operation and the suggestion of discrimination. Because we are a forum under our democratic system, and because there is a federal involvement, you quite properly did get hold of your member, and he quite properly carried your case to the steering committee and the Chair, and that is why you are here. We will check it out and see where we go, because understandably from your letters you seem to be a little frustrated. I know a little about ferry operations on the east coast and how vital they are, and that is why we will try to see just what the answers are and be back in touch with you.

Mr. Delaney: Just one last thing. You note that I bring up conflict of interest. I hope conflict of interest with public funds does not apply only to the elected.

The Chairman: We certainly would like to expand the base, taking the heat off us sometimes.

Mr. Delaney, thanks very, very much for coming. Along the lines Mr. Benjamin suggested, we will have staff prepare and make inquiries, either by letter or phone, and they will write a letter eventually to the Department of Transport and we will be back in touch with you through your member, Mr. Gray.

Before I bring down the gavel I want to make a small announcement. I am sad that all members are not here who have been diligent and very dutiful, but as Chair I want to thank you for your co-operation.

I really do not expect that we will be meeting again before the summer break. In September the striking committee will meet. Different things change, memberships change, Chairs change, and everything else. We do not know about those changes, but we unfortunately do know of one change. I was informed yesterday that our clerk Marc Bosc, to his credit, is going to be elevated and promoted as the executive assistant to the Clerk of the House, which is a tremendous advancement and promotion for Marc.

[Translation]

notre société, il faut bien défendre nos droits, mais aussi respecter nos obligations. J'ai le droit d'exploiter un service de camionnage, et j'ai l'obligation de signaler le problème aux intéressés. Dans la démocratie dans laquelle nous nous vantons de vivre, ce sont les élus qui détiennent le pouvoir suprême, et j'espère bien que cela se vérifiera.

Le président: Monsieur Delaney, nous sommes très heureux de vous entendre dire cela. Nous aimerions bien que ce soit tout à fait vrai, mais en réalité, nous nous intéressons au transport au niveau fédéral à titre de députés. Nous n'allons pas discuter ici du pouvoir que nous sommes censés détenir, mais quoi qu'il en soit, votre problème nous intéresse, et nous allons faire les vérifications nécessaires.

Vous avez des droits et des obligations, et quand M. Gray m'a consulté, je me suis bien rendu compte que votre cas concernait le fonctionnement des traversiers et qu'il y avait là une possibilité de discrimination. Étant donné que nous représentons une des tribunes prévues dans notre régime démocratique et que le gouvernement fédéral a compétence en la matière, vous avez eu tout à fait raison de communiquer avec votre député, qui a pour sa part eu raison de soumettre votre cas au comité de direction et au président; cela explique votre présence ici. Nous allons étudier votre cas et voir ce que nous pouvons faire, parce que, d'après vos lettres, vous semblez un peu frustré, ce qui est fort compréhensible. Je connais un peu le service de traversiers sur la côte est, et je sais à quel point il est important, et c'est pour cette raison que nous allons tenter de trouver une réponse à votre problème et que nous allons communiquer de nouveau avec vous.

M. Delaney: Encore une dernière observation. Vous remarquerez que j'ai parlé de conflit d'intérêts. J'espère que les directives sur les conflits d'intérêts touchant l'utilisation des fonds publics ne s'appliquent pas seulement à nos élus.

Le président: Nous serions certainement heureux d'étendre ces directives pour que la pression ne repose pas uniquement sur nos épaules.

Monsieur Delaney, je vous remercie beaucoup de votre présence ici aujourd'hui. Comme l'a suggéré M. Benjamin, nous allons demander à des membres de notre personnel de monter un dossier et de mener une petite enquête, par lettre ou par téléphone, après quoi ils écriront peut-être au ministère des Transports. Nous communiquerons de nouveau avec vous par l'entremise de votre député, M. Gray.

Avant de lever la séance, je tiens à faire une petite annonce. Je suis désolé que les membres du comité, qui ont fait preuve de beaucoup de diligence et de conscience professionnelle, ne soient pas tous ici, mais de toute façon, à titre de président, je voudrais vous remercier de votre collaboration.

Je ne pense vraiment pas que nous nous réunirons à nouveau avant le congé d'été. Le comité de sélection va se réunir en septembre. Mais les choses changent, parmi les membres, à la présidence et ailleurs. Nous ne savons pas encore ce que l'avenir nous réserve dans bien des cas, mais malheureusement, nous savons qu'il y aura au moins un changement. On m'a informé hier que notre greffier, Marc Bosc, doit être nommé adjoint de direction au greffier de la Chambre, ce qui constitue une magnifique promotion pour Marc; c'est tout à son honneur.

[Texte]

In view of the work he has given to this committee in just the year he has been here, I can understand the reason for the promotion. We have gone through several clerks in this committee and are starting to develop an unfortunate reputation for dispensing with a variety of clerks. They have all been good in various degrees. But I must say, colleagues, and I think you know from your own experience, that in my brief tenure as Chair in the last two or three years I have not had a better working relationship with a clerk than with Marc.

• 1135

We will have to have some type of event. Mr. Delaney, you can send us some lobsters. Talk about conflict of interest! I had better not say that.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: We will talk to Mr. Gray.

We will have some type of function hopefully in the fall, when it is formalized and we are reconstituted, in honour of our clerk. We will get some lobsters of the season and perhaps some other members of the committee who did serve and are not going to be on the committee in the fall. Marc, I really want to thank you for all the work. All the best.

Some hon. members: Hear, hear!

The Chairman: Colleagues, with that valedictory conclusion, we ring down the chapter of this committee. I want to thank you for your work. It has been a little mixed up, I must admit, but perhaps things will clarify in the fall and we will come to that.

Mr. Benjamin: If there is an airline strike in the summer, we will be back.

The Chairman: We have so many things to do. I do appreciate the co-operation of all of you when the Russians were here; we will certainly pursue that. Colleagues, thank you very much.

We stand adjourned to the call of the Chair, which most likely will be in September or October.

[Traduction]

Étant donné l'excellent travail qu'il a accompli au cours de l'année pendant laquelle il a été avec le comité, je comprends très bien les raisons de cette promotion. Le comité a déjà eu plusieurs greffiers, et nous commençons malheureusement à avoir la réputation de nous débarrasser facilement de nos greffiers. Pourtant, tous ont fait du bon travail, certains plus que d'autres. Mais je dois dire, chers collègues, que depuis mon accession à la présidence du comité, il y a deux ou trois ans, je n'ai jamais travaillé aussi bien qu'avec Marc; vous le savez sûrement d'expérience.

Il faudra souligner ce départ d'une façon ou d'une autre. Monsieur Delaney, vous pourriez nous envoyer du homard. Quand on parle de conflit d'intérêts! Je ne devrais pas dire cela.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Nous allons en parler à M. Gray.

J'espère que nous pourrions organiser une petite fête à l'automne, quand cette nomination sera officielle et que nous serons de retour, en l'honneur de notre greffier. Nous nous procurerons du homard, s'il est encore de saison, et nous inviterons peut-être d'autres membres qui ont siégé au comité et qui n'y siégeront peut-être plus à l'automne. Marc, je voudrais vous remercier sincèrement du travail que vous avez fait pour nous et vous souhaiter la meilleure chance du monde.

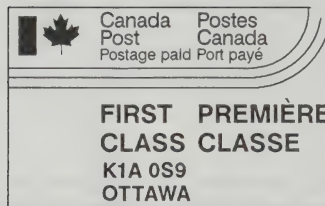
Des voix: Bravo!

Le président: Chers collègues, avec cet adieu, voici un chapitre de l'histoire de notre comité qui prend fin. Je voudrais vous remercier tous de votre travail. Je dois admettre que nous nous sommes un peu éparpillés dans toutes sortes de directions, mais les choses vont peut-être se préciser à l'automne.

M. Benjamin: S'il y a une grève des lignes aériennes au cours de l'été, nous allons sûrement revenir.

Le président: Nous avons beaucoup de choses à faire. Je vous suis reconnaissant à tous de la collaboration dont vous avez fait preuve quand les Soviétiques sont venus; nous allons certainement répéter ce genre de choses. Chers collègues, merci beaucoup.

La séance est levée, fort probablement jusqu'en septembre ou octobre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission:

John Grice, Chairman;
Jack Bathurst, Vice-Chairman.

From F. Delaney Transport:

Frank Delaney, President.

TÉMOINS

De la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth:

John Grice, président;
Jack Bathurst, vice-président.

De F. Delaney Transport:

Frank Delaney, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 49

Thursday, September 27, 1990

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 49

Le jeudi 27 septembre 1990

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

In accordance with Standing Order 106(3), consideration of a request to review the sale of CN Route by Canadian National Railways to Transport Route Canada Inc. and the several other incorporated companies either involved in the sale or amalgamated as a result of the sale

CONCERNANT:

Conformément à l'article 106(3) du Règlement, étude d'une demande d'étudier la vente de CN Route Canada par les Chemins de fers nationaux du Canada à Transport Route Canada Inc. et les autres sociétés impliquées dans la vente ou amalgamées suite à la vente



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Len Gustafson
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin—(14)

(Quorum 8)

Tranquillo Marrocco

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Harry Chadwick
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Darryl Gray
Len Gustafson
Stan Keyes
Arnold Malone
Larry Schneider
Brian Tobin—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Tranquillo Marrocco

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, SEPTEMBER 27, 1990
(65)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:31 o'clock a.m. this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Darryl Gray, Len Gustafson, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider.

Acting Members present: Steve Butland for Les Benjamin, Russell MacLellan for Maurice Dionne, Sergio Marchi for Brian Tobin.

Other Members present: Ross Belsher, Ronald Duhamel.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

In accordance with Standing Order 106(3), the Committee considered the letter dated Thursday June 14, 1990, submitted by Joe Comuzzi, M.P., Maurice Dionne, M.P., Iain Angus, M.P., Les Benjamin, M.P., David Walker, M.P. and Joe Fontana, M.P., which reads as follows:

“To the Clerk of the Standing Committee on Transport:

We, the undersigned, request the Chairman of the Standing Committee convene a meeting of the Transport Committee pursuant to Standing Order 106(3).

The reason for convening this meeting is to review all aspects of the sale of CN Route by C.N.R. to Transport Route Canada Inc. and the several other incorporated companies either involved in the sale or amalgamated as a result of the sale.”

Joe Comuzzi, seconded by Sergio Marchi, moved,—That the House of Commons Standing Committee on Transport undertake a full investigation into the sale of CN Route Canada to Transport Route Canada, and that such investigation shall be limited to the outstanding claims of the employees.

And debate arising thereon;

Ken Atkinson, seconded by Larry Schneider, moved,—That consideration of the question be postponed to the Committee meeting following the next meeting of the Sub-committee on Agenda and Procedure.

And the question being put on the motion, it was agreed to on the following division:

YEAS

Iain Angus	Len Gustafson
Ken Atkinson	Arnold Malone
Steve Butland	Denis Pronovost
Harry Chadwick	Larry Schneider—(9)
Darryl Gray	

NAYS

Joe Comuzzi	Russell MacLellan
Stan Keyes	Sergio Marchi—(4)

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 27 SEPTEMBRE 1990
(65)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 31, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Harry Chadwick, Joe Comuzzi, Darryl Gray, Len Gustafson, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Larry Schneider.

Membres suppléants présents: Steve Butland remplace Les Benjamin; Russell MacLellan remplace Maurice Dionne; Sergio Marchi remplace Brian Tobin.

Autres députés présents: Ross Belsher, Ronald Duhamel.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Selon le paragraphe 106(3) du Règlement, le Comité examine la lettre signée des députés Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Iain Angus, Les Benjamin, David Walker et Joe Fontana, en date du jeudi 14 juin 1990 et dont le texte suit:

«Au greffier du Comité permanent des transports:

Nous, soussignés, demandons au président du Comité permanent des transports de convoquer une réunion en application du paragraphe 106(3).

L'objet de cette réunion est l'examen de la vente de CN Route Canada par les Chemins de fer nationaux à Transport Route Canada et aux autres sociétés intéressées ou qui seront fusionnées par la suite».

Joe Comuzzi, appuyé par Sergio Marchi, propose,—Que le Comité des transports de la Chambre des communes enquête sur la vente de CN Route Canada à Transport Canada et que la portée de l'enquête soit limitée aux allégations courantes des employés.

Sur ce, un débat s'ensuit.

Ken Atkinson, appuyé par Larry Schneider, propose,—Que l'examen de la question soit remis après la prochaine réunion du Sous-comité du programme et de la procédure.

La motion, mise aux voix, est adoptée selon le résultat suivant:

POUR

Iain Angus	Len Gustafson
Ken Atkinson	Arnold Malone
Steve Butland	Denis Pronovost
Harry Chadwick	Larry Schneider—(9)
Darryl Gray	

CONTRE

Joe Comuzzi	Russell MacLellan
Stan Keyes	Sergio Marchi—(4)

At 11:18 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 11 h 18, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Tranquillo Marrocco

Clerk of the Committee

Le greffier du Comité

Tranquillo Marrocco

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, September 27, 1990

• 0931

The Chairman: Order. I see a quorum for discussion of the business on which we have convened the meeting. The clerk sent out the notices and I guess it is right at 9.30 a.m.

To clarify, in view of Mr. Malone's comments, this meeting would normally not have been called by the present chair. As we all know, we are in the fall session, when there undoubtedly will be a new striking committee that will have a report on committees and may very well change membership in committees, and thus chairs undoubtedly also will change.

Separate and apart from that, as I have mentioned to Mr. Comuzzi—especially because he has in effect stimulated a very effective letter campaign this spring on an issue that has been before the committee before, and that is Route Canada—just to clarify things so members can get their thoughts in order, we have the letter and it is under our Standing Order 106(3) where the chair has to call a meeting.

It is good for members to know this, because there may be other issues in the coming time to invoke this rule. This is the first time it has been invoked in my experience.

Under Standing Order 106(3), in effect four members can direct the chair to call a meeting, and once the chair receives that formal notice of a letter the clock starts to run and the meeting has to be called within ten sitting days of receipt of the letter.

Just to put it all on the record, I have not introduced you to our new clerk, Tranquillo Marrocco. I welcome you to the committee. To show you how good he is, he has presented me with notes. He read my mind. I should have phoned him, and I have met him today for the first time.

He has presented notes and the letter I have in front of me. It was signed by Mr. Comuzzi, Mr. Maurice Dionne, Iain Angus, and Les Benjamin—all members of the committee. The letter was received on June 14. So counting the days, we had Friday, June 15; Monday, June 18; Tuesday, June 19; Wednesday, June 20; and then this House stood suspended from Thursday, June 21, to Monday, June 25. We all know that was a very active period here and many important things were going on. It resumed on Tuesday, June 26, 27; Monday, September 24; Tuesday, September 25; Wednesday, September 26; and Thursday, September 27.

So I do not think anyone can take exception to that. I knew, with the clock running, that we had to have this meeting today. So that is the preliminary.

• 0935

The letter has been circulated to members, and it reads:

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 27 septembre 1990

Le président: La séance est ouverte. Je constate qu'il y a suffisamment de membres du comité pour discuter du sujet de la réunion. Le greffier a envoyé les avis nécessaires et il est exactement 9h30.

J'aimerais préciser, compte tenu des observations de M. Malone, que cette réunion n'aurait normalement pas été convoquée par le président actuel du comité. En effet, nous en sommes à la session d'automne, et il devrait vraisemblablement y avoir un nouveau comité de sélection qui déposera un rapport sur les comités, ce qui pourrait en modifier la composition; ainsi, les présidents seraient sans doute appelés à changer.

Cela dit, comme je l'ai indiqué à M. Comuzzi—il a suscité une campagne épistolaire très efficace au cours du printemps sur cette question de Route Canada qui a déjà été soumise au comité—pour bien situer les membres du comité, je signale qu'une lettre a été reçue et que conformément à l'article 106(3) du Règlement, le président a l'obligation de convoquer une réunion.

Les membres du comité ont avantage à prendre note de cet article, puisqu'ils pourraient l'utiliser pour soulever d'autres questions. Il reste qu'à ma connaissance c'est la première fois qu'il sert.

Cet article 106(3) du Règlement stipule que quatre membres du comité peuvent demander au président de convoquer une réunion; une fois que le président a reçu un avis officiel de lettre, le décompte commence et une réunion doit être tenue dans les 10 jours de séance qui suivent la réception de la lettre.

Je désirerais porter autre chose au compte rendu. Je ne vous ai pas encore présenté notre nouveau greffier, Tranquillo Marrocco. Je lui souhaite la bienvenue parmi nous. Pour vous montrer à quel point il est efficace, il m'a déjà remis des notes. Il a dû lire dans mes pensées. J'aurais dû lui téléphoner auparavant. Je l'ai rencontré pour la première fois aujourd'hui.

Il m'a donc présenté des notes accompagnées de cette lettre. Elle est signée par M. Comuzzi, M. Maurice Dionne, M. Iain Angus et M. Les Benjamin—tous des membres du comité. La lettre a été reçue le 14 juin. Se sont donc écoulés depuis, le vendredi 15 juin, le lundi 18 juin, le mardi 19 juin et le mercredi 20 juin; la Chambre a suspendu ses travaux du jeudi 21 juin au lundi 25 juin. Nous savons tous que cette période a été très active et que beaucoup d'événements importants se sont produits à ce moment-là. Elle a repris ses travaux les 26 et 27 juin; ensuite, le lundi 24 septembre, le mardi 25 septembre, le mercredi 26 septembre et le jeudi 27 septembre.

Personne ne peut donc s'opposer à la tenue de la réunion. Selon le décompte, il devait y avoir une réunion aujourd'hui, et je le savais. Voilà donc où nous en sommes.

La lettre a été distribuée aux membres du comité et elle est ainsi libellée:

[Text]

We the undersigned request the Chairman of the Standing Committee to convene a meeting of the Transport Committee pursuant to Standing Order 106(3).

The reason for convening this meeting is to review all aspects of the sale of CN Route by C.N.R. to Transport Route Canada Inc. and the several other incorporated companies either involved in the sale or amalgamated as a result of the sale.

That is where we are this morning. There are different things we can do, but I would like to hear from Mr. Comuzzi first. I have received about 2,000 letters over the summer, and I know other members have received quite a few.

I have discussed this with Mr. Comuzzi, and it certainly is a thought I am going to throw out. Since we are in a potential hiatus here—in all likelihood, a new committee will be formed, whenever the striking committee brings down its report—whether this committee should make a determination or the new committee should make a determination is really in the hands of this committee.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Chairman, I have a point of order.

The Chairman: Yes, Mr. Angus.

Mr. Angus: Perhaps I can be of some assistance not only to the chair but also to the committee.

As a member of the striking committee, I can indicate to you that no meeting has been scheduled in the foreseeable future—there is perhaps an opportunity next week—and that according to the rules of the House, the committees continue to operate, unless there are individual substitutions or individual decisions made by a committee in terms of who the chair or vice-chair or whatever senior members of the committee shall be.

So I think, Mr. Chairman, that we have to assume that we are to continue our work as we did last spring until such time as some other body—i.e., the recommendation of the striking committee to the House of Commons—is brought forward, that we should not worry about trying to second-guess what the striking committee or the House may do.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. That does bring it even more up to date than something I heard just about half an hour ago, which actually confirms that the report of the striking committee may not come in in the early stage of the resumed session.

Mr. Comuzzi, without getting into the substance of all those letters, perhaps you could outline—well, it depends on your outline. I have two or three other things to throw into the pot for members' consideration, which you are aware of.

I think we all know what the issue is, because it has been before the committee, and there have been various degrees of sympathy and empathy and concern over what has happened to a lot of good Canadians.

Certainly there is a very legitimate question of what this committee can do. Again, this is not definite, but I understand, and I think it is correct, that there is an RCMP investigation of one of the individuals involved in this matter.

[Translation]

Nous soussignés demandons au président du Comité permanent des transports de convoquer une réunion de ce comité conformément à l'article 106(3) du Règlement.

Le but de cette réunion est d'examiner tous les aspects de la vente de CN Route Canada effectuée par le CNR à Transport Route Canada Inc. ainsi que les autres sociétés commerciales impliquées dans cette vente ou fusionnées par suite de cette vente.

Nous pouvons procéder d'un certain nombre de façons, mais auparavant, j'aimerais entendre M. Comuzzi. Je dois dire que j'ai reçu quelque 2,000 lettres à ce sujet au cours de l'été; je suppose que les autres membres du comité ont dû en recevoir beaucoup également.

J'ai déjà discuté de la question avec M. Comuzzi; j'aimerais faire quelques observations préliminaires. Puisque nous sommes en période de transition actuellement—selon toute vraisemblance, un nouveau comité sera formé lorsque le comité de sélection déposera son rapport—il s'agit de savoir si c'est ce comité qui doit prendre la décision ou si c'est le nouveau comité qui doit le faire. J'attends de recevoir les avis du comité à ce sujet.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Je pense pouvoir être utile à la présidence et au comité à cet égard.

En tant que membre du comité de sélection, je vous signale qu'aucune réunion de ce comité n'est prévue dans un avenir rapproché—il y a une mince possibilité la semaine prochaine—et qu'entre temps le Règlement prévoit que les comités continuent à fonctionner normalement; des substitutions individuelles peuvent se poursuivre et des décisions peuvent être prises quant au président, au vice-président ou aux autres membres principaux du comité.

Nous pouvons donc supposer, monsieur le président, que nous pouvons poursuivre le travail entrepris le printemps dernier jusqu'à ce qu'un autre organisme, c'est-à-dire le comité de sélection—présente ses recommandations à la Chambre des communes; nous n'avons pas à anticiper sur sa décision.

Le président: Merci, monsieur Angus. Voilà ce qui confirme ce que j'ai entendu il y a une demi-heure à titre officieux qui voulait que le comité de sélection ne présente pas de rapport tôt au cours de cette nouvelle session.

Monsieur Comuzzi, sans entrer dans le détail de ces lettres, vous voudriez peut-être nous dire ce qu'il en est—tout dépend évidemment de ce que vous avez en tête. Auparavant, j'aurais deux ou trois autres points à soumettre à l'attention des membres du comité.

Nous savons tous de quoi il s'agit essentiellement puisque nous en avons déjà discuté et que nous avons eu l'occasion de manifester à divers degrés nos préoccupations vis-à-vis du sort qui est réservé à un grand nombre de bons citoyens.

Il reste qu'il y a lieu de se demander ce que peut faire ce comité. Ce n'est pas confirmé, mais il est question d'une enquête de la GRC sur une des personnes impliquées dans l'affaire. A ma connaissance, il n'y a pas encore eu

[*Texte*]

To my knowledge, I do not think criminal charges have been laid, but I understand from my information—and Mr. Comuzzi may refer to this—that there may be criminal proceedings instigated very soon.

I do know there is a civil action—I do not have all the details on this—by one of the prospective purchasers, who is suing CN, and that has reached the stage of examinations for discovery.

Then there is a third item, which is not only something members should be aware of, but also may stimulate members to make sure this committee makes a decision. The trustee in bankruptcy is trying to receive some assets, to get some money in the pot to help meet some of the creditor obligations. But it is my information—and this could be clarified by calling the trustee in bankruptcy before the committee—that he will not be in a position to make his report until 1991.

Some people have had consultations with the Department of Labour, and I am told that under the Labour Code of Canada, just the basic severance pay, vacation pay, and I gather also the item of termination pay—if there is not notice, then you are entitled to termination pay. We are talking in global terms of about \$10 million going to the various employees.

• 0940

Again, I am just stating this. This is something that obviously members may want to explore with individual witnesses. As another complicating factor, that global figure of around \$10 million was from the federal Labour Code, but it does not incorporate the labour agreement. Under the labour agreement, if that were applied, we are talking about different figures. I understand there have been suggestions from that end that they should be talking about many more dollars.

I throw it open. I see Mr. Comuzzi.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, on a point of order, if Mr. Comuzzi would recognize me—

The Chairman: I recognize you, so do not confuse the issue.

Mr. Gray: I have had numerous letters, and I congratulate Mr. Comuzzi, because I was called in my office in July here in Ottawa with CN Route. Let that not be hidden or whatever.

I have about probably 2,000 letters in my office that I am going to respond to, from people who worked on CN Route.

What we should do this morning as a committee is sit down if we are going to have a reorganization. Unfortunately, I am trying to take the time of the other committee members, because I have asked to be taken off Transport. It has nothing to do with CN Route, it has nothing to do with VIA Rail on the Gaspé coast and the fact that my father, sir, for the umpteenth time, worked 33 years for CN. It has nothing to do with that.

The Chairman: What is the point of order?

[*Traduction*]

d'accusations criminelles de portées, mais je crois comprendre—M. Comuzzi pourra en parler—qu'il pourrait y en avoir très bientôt.

Je sais qu'il y a eu des poursuites civiles—je n'ai pas tous les détails à ce sujet—intentées contre le CN par l'un des acheteurs potentiels; on en est aux interrogatoires préalables.

Il y a un troisième point, dont les membres du comité doivent être au courant, puisqu'il risque de rendre leur décision encore plus pressante. Le syndic essaie de récupérer certains éléments d'actifs, pour donner satisfaction à un certain nombre de créanciers. Cependant, je crois comprendre—le syndic pourrait répondre à cette question en comparaisant devant le comité—qu'il ne serait pas en mesure de présenter son rapport avant 1991.

Le ministère du Travail a été consulté et il semble que selon le Code canadien du travail, pour ce qui est de l'indemnité de départ, de la paye de vacances, de l'indemnité de cessation d'emploi—s'il n'y a pas d'avis, l'employé a droit à une indemnité de cessation d'emploi. Le montant en cause pour les divers groupes d'employés est d'environ 10 millions de dollars.

Je décris simplement la situation. Les membres du comité voudront sans doute interroger les témoins à ce sujet. Ce qui complique encore les choses, c'est que le chiffre de 10 millions de dollars tiré du Code fédéral du travail n'inclut pas ce qui est prévu dans les conventions collectives. Les conventions collectives, si elles s'appliquaient, grossiraient encore le montant. Du moins, c'est ce que d'aucuns prétendent.

Je lance maintenant la discussion. Je donne la parole à M. Comuzzi.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'invoque le Règlement, monsieur le président, si M. Comuzzi n'y voit pas d'inconvénients. . .

Le président: Je vous donne la parole; ne compliquez pas les choses.

M. Gray: M. Comuzzi mérite des félicitations, parce que j'ai reçu de nombreuses lettres; j'ai été appelé à mon bureau ici à Ottawa en juillet au sujet de CN Route. Je ne le cache pas.

J'en ai probablement reçu 2,000 d'anciens employés de CN Route et j'entends bien y répondre.

Nous devons voir que nous faisons face à une réorganisation en tant que comité. Par exemple, je suis ici malgré que j'aie demandé d'être retiré du Comité des transports. Ma décision n'a rien à voir avec CN Route, VIA Rail sur la côte de Gaspé ou le fait que mon père, je tiens à vous le signaler pour la énième fois, a travaillé pendant 33 ans pour le CN.

Le président: Quel est votre rappel au Règlement?

[Text]

Mr. Gray: My point of order is on what we do on the committee this morning. We view you as chairman, and if we have the collaboration of our opposition members let us not make it a political issue. We have gone through too much stuff and I have too much respect for Mr. Comuzzi across the table from me, and we will see what will happen afterwards, sir.

The Chairman: Well, okay.

Mr. Gray: What I am trying to tell you, Mr. Chairman, is my final goodbye.

The Chairman: You have said it. We do not want to get the violins out here this morning, Mr. Gray.

I see Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Thank you, Mr. Chairman. As you are aware, there is some problem with respect to getting the full facts of the sale of CN's trucking arm, which was CN Transport and CN Route, to Transport Route Canada, and all the implications of that sale, the documents relating to that sale, before members of the House of Commons, particularly the Transport Committee, and the problem of how that sale affected long-term employees of CNR when they transferred to the new company, Transport Route Canada Inc.

The employees of CN Route, some of them, as the letters indicate, were employees of 15, 20, or 25 years' standing. In the sale, which lasted from December 7 until 21 months later, many of the people who were hurt as a result of that bankruptcy were strictly the employees of the company. Those who financed the corporation were not hurt. I have evidence that I am prepared to share with the committee this morning. The people who were injured in this transaction were the employees of the company.

• 0945

If you want me to shorten my submission, the essence of why...

The Chairman: I am glad you asked that rhetorical question. Mr. Angus touched on it, and this is very serious. I do not think you have to waste time, with respect, since the matter has been before the committee. We know an awful lot of employees who have served 15, 20, 25, 30 years and have fallen between the stools and are out there in left field.

What I would like the committee to direct itself to first is whether the committee is prepared to make a determination today to hold hearings on this. I have some thoughts, but I want to hear from members as to whether they think this committee can do something in a constructive and productive way. It is one thing to have hearings and say this was unfortunate, but where is the focus on the remedy? I think that is what I am looking for. It can be just to make sure it does not happen again.

Mr. Comuzzi: What you are asking for, Mr. Chairman, is a process rather than the substance of the argument.

The Chairman: That is right.

[Translation]

M. Gray: Mon rappel au Règlement a trait à ce que peut faire le comité ce matin. Nous vous considérons comme le président du comité, et si nous avons la collaboration des députés de l'Opposition, nous n'entendons pas en faire une question politique. Nous avons fait tant de choses ensemble, j'ai tellement de respect pour M. Comuzzi en face de moi, attendons les événements.

Le président: Très bien.

M. Gray: C'est mon discours d'adieu que j'essaie de vous faire, monsieur le président.

Le président: Vous l'avez fait. N'essayez pas de trop nous attrister ici ce matin, monsieur Gray.

Je cède donc la parole à M. Comuzzi.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Merci, monsieur le président. Comme vous le savez, les députés de la Chambre des communes, en particulier le Comité des transports, ont du mal à obtenir tous les faits relatif à la vente de l'entreprise de camionnage du CN, c'est-à-dire CN Transport et CN Route, à Transport Route Canada, et ont du mal à comprendre toutes les répercussions de cette vente, les documents portant sur cette vente ainsi que le problème des employés de longue date du CNR mutés à la nouvelle société, Transport Route Canada Inc.

Il y a des employés de CN Route qui, comme leurs lettres l'indiquent, comptaient 15, 20 ou 25 ans de service. Dans le cas de cette vente et de la faillite qui a suivi, l'affaire s'est échelonnée sur 21 mois à compter du 7 décembre, beaucoup de victimes ont été les employés de la société. Les créanciers, eux, n'ont pas été touchés. J'ai à cet égard des renseignements que je suis prêt à communiquer au comité ce matin. Les victimes de la transaction ont vraiment été les employés de la société.

Si vous voulez que je coupe au plus court, la raison...

Le président: Je suis heureux que vous ayez posé cette question. M. Angus a déjà parlé du fond. Nous savons tous que l'affaire est très grave. Nous ne voulons pas perdre de temps parce que nous en avons déjà discuté en comité. Nous sommes très conscients du fait que des employés qui avaient 15, 20, 25 ou 30 ans de service se sont soudainement retrouvés sans recours.

Ce que je voudrais que le comité fasse, c'est indiquer d'abord s'il est prêt à décider aujourd'hui de tenir des audiences à ce sujet. J'ai une opinion, mais j'aimerais que les membres du comité me disent s'ils pensent pouvoir faire quelque chose de constructif et de productif. Nous pourrions tenir des audiences pour dénoncer la situation, mais est-ce que nous ne devons pas songer au remède? En tout cas, moi, c'est ce qui m'intéresse. Même si cela ne consistait qu'à s'assurer que la situation ne se produise plus.

M. Comuzzi: Donc, ce qui vous préoccupe à ce moment-ci, monsieur le président, c'est plus le processus que le fond de la question.

Le président: En effet.

[Texte]

Mr. Comuzzi: The reason then for calling the meeting is because we were having some difficulty getting this issue before the Transport Committee. It had originally been scheduled to come for review before the Transport Committee before the election in 1988. Since then, we have not had occasion to review the sale. I thought because we were getting towards the end of the term in June that this issue should be addressed because it was constantly recurring in the House of Commons, and the questions that were being answered were not satisfying us.

The process I would like addressed today is what I consider to be a responsibility of the CNR to its former employees, and if not the CNR, then the duty of this government to the former employees of a Crown corporation who were adversely affected because of a decision that was made to sell a substantial portion of the company to a company that, evidence will show, was not properly delved into to see whether they could continue the operation they were buying. With that, the review, with the distinct purpose of looking after the benefits that are due the employees and still outstanding, should be properly before this committee to make a determination.

I would be interested in the comments of my colleagues. If CN or the Ministry of Transport decided that, yes, they should reopen the issue of the entitlement of the employees, at that point I would wonder whether any further investigation into the transaction itself is necessary. Failing that, I think we would need an in-depth investigation.

Let me summarize by saying that our primary purpose for putting all this forward is to look after the interests of the employees who were adversely affected because of the sale of CNR to Transport Route Canada Incorporated and looking after their best interests. At this point, it appears that the best interests of the employees has not been brought forward, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi. Just on the process, you did remind me—a lot of members will not remember this—that we did get involved because this thing came up, and I just checked again with our staff. I was here in this room when Dr. LeClair, the chairman of CN, said casually at the end of an examination of estimates, I think it was, that they had a sale for Route Canada. I think Ian was here and some others. This was at the end of a hearing. It took us all totally by surprise and we never got into it.

• 0950

Since then other things have happened; we know what has happened. And this committee, back in 1987, 1988—and Mr. Belsher may remember—actually did not make a formal motion, but now that you have reminded me, the steering committee, if we had met, was going to present to the committee a motion to get into the matter. It never came back because the House was dissolved and we had an election.

I have Mr. Atkinson, Mr. Angus, Mr. MacLellan, Mr. Malone, and Mr. Marchi, in that order.

[Traduction]

M. Comuzzi: La raison pour laquelle nous avons réclamé cette réunion est que nous avons du mal à faire en sorte que la question soit discutée au Comité des transports. Elle était censée être portée à son attention avant les élections de 1988. Elle n'a pu faire l'objet d'une étude depuis. Elle aurait dû au moins être confiée au comité à la fin de la dernière session en juin puisqu'elle faisait l'objet de beaucoup d'attention à la Chambre des communes et que les réponses qui étaient données étaient loin d'être satisfaisantes.

Le processus auquel nous devrions nous intéresser aujourd'hui concerne ce que je considère comme la responsabilité du CNR vis-à-vis de ses anciens employés, sinon du CNR, du gouvernement vis-à-vis d'anciens employés d'une société de la Couronne victimes d'une décision visant à vendre une société à une autre, laquelle, les faits le démontreront, n'avait pas fait l'objet d'une étude suffisante pour établir qu'elle était en mesure de maintenir les opérations. Le comité devrait donc se pencher sur cette question en vue de prendre une décision en s'attachant surtout aux avantages sociaux encore redevables aux employés.

J'aimerais entendre l'opinion de mes collègues à ce sujet. Et si le CN ou le ministère des Transports décidait de se pencher de nouveau sur la question du droit des employés, je serais mieux en mesure de voir si une enquête plus poussée sur la transaction serait indiquée. Autrement, je pense qu'une enquête approfondie sur toute l'affaire serait nécessaire.

En résumé, notre but principal en amorçant ce processus devrait être de défendre les intérêts des employés qui ont eu à souffrir des conséquences de la vente effectuée par le CNR à Transport Route Canada Incorporated. À ce jour, il ne semble pas que la position des employés ait été défendue adéquatement, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi. En ce qui concerne le processus, vous me rappelez quelque chose—it y a peut-être des membres du comité qui l'ont oublié—c'est que nous avons été saisis de la question à un certain moment, je vérifie avec le personnel pour m'en assurer. C'est ici même que M. LeClair, le président du CN, a indiqué mine de rien à la fin de l'étude des prévisions budgétaires que Route Canada devait être vendu. Je crois qu'Ian était présent, ainsi que quelques autres. Nous étions arrivés à la fin d'une audience et je crois que nous avons tous été complètement pris par surprise et n'avons pas réagi.

Comme nous le savons, d'autres événements sont survenus. En 1987, ou 1988, M. Belsher s'en souvient peut-être, notre comité n'avait pas présenté de motion formelle, mais, maintenant que vous m'avez rafraîchi la mémoire, le comité de direction, s'il avait pu se réunir, pensait soumettre une motion à ce sujet au comité. Cela ne s'est pas produit car la Chambre a été dissoute et nous avons eu des élections.

J'ai relevé les noms de M. Atkinson, de M. Angus, de M. MacLellan, M. Malone et de M. Marchi qui pourront intervenir dans cet ordre.

[Text]

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Chairman, dealing with the matter, I assume from Mr. Angus's comment that the idea that we put it over till the new committee is formed is not acceptable. If we go from that point, I have some concerns.

The motion calls for a review of the sale of the particular company. What is going to happen in that regard is it is not just going to be confined to the sale, we are going to get into all aspects of it and we are going to get into the bankruptcy matter and everything that flows from that.

As you mentioned, Mr. Chairman, there are a number of actions going on. I understand there is a civil action going on in regard to the actual sale of the enterprise. If we get into investigations, that civil action is going to be interfered with, to begin with. Secondly, the trustee in bankruptcy is still continuing on and has not been discharged as of this point in time. The trustee in bankruptcy will be dealing with the various assets and will have to provide a report as to secured creditors and the other creditors all the way down the line until he gets to the unsecured creditors and the individuals who are involved. I might say that we are concerned, and I am concerned, about the individuals, but also we do not want to prejudice in any manner whatever rights they have in the bankruptcy. And an investigation going into the whole matter of the bankruptcy here would probably do that.

In addition, there is, as I understand it, and as you mentioned, Mr. Chairman, a criminal investigation going on in regard to the one individual. And we do not know what other aspects of the entire matter are currently in the criminal investigation stage. And if I can refer to the Patty Starr decision, the Supreme Court of Canada said that public inquiries should not be used as a substitute for any criminal investigation, and as a result they have shut down that particular hearing. So for us now to enter into an inquiry into this particular matter when criminal charges are pending puts us against that particular decision reached by the Supreme Court of Canada.

At this point I would submit that the entire motion is premature, that it should not be proceeded with at this particular time because of those three aspects of the criminal investigation, the civil action, and the trustee in bankruptcy still being involved.

For this committee to further muddy the waters by getting involved at this point I do not think in the long run is going to serve the interests of the employees. They have the various stages through the trustee in bankruptcy; the civil action will bring out certain evidence; the criminal investigation is still on going. If after all those matters have been dealt with and the employees still do not feel that they have been fairly dealt with through those processes, then at that point I think this committee should become involved. But for this committee to become involved at this point is entirely premature.

I would not be in favour of the motion, Mr. Chairman.

[Translation]

M. Atkinson (St. Catharines): Il me semble donc, monsieur le président, après avoir entendu le commentaire de M. Angus, qu'il ne soit pas acceptable d'attendre la formation du nouveau comité pour reprendre cette question. Cela me semble soulever certaines difficultés.

La motion demande l'examen de la vente d'une société donnée. Cet examen, en pratique, ne va pas être limité à la vente proprement dite, mais va nous amener à étudier tous ses aspects et donc les questions reliées à la faillite et à tout ce qui en découle.

Comme vous l'avez indiqué, monsieur le président, plusieurs actions ont été introduites. Je crois qu'une action civile est en cours au sujet de la vente même de l'entreprise. Si nous procédons à une enquête, nous allons nous ingérer dans le domaine de cette action. C'est la première considération. Ensuite, le syndic de faillite poursuit toujours ses travaux et n'a pas encore été remercié. Le syndic va traiter des différents éléments de l'actif de la société et présentera son rapport concernant la position des créanciers garantis, d'autres créanciers, pour en arriver aux créanciers non garantis et aux individus en cause. Je dois dire que nous nous préoccuons et je me préoccupe moi-même, du sort des individus mais, par ailleurs, nous ne voulons pas porter atteinte de quelque façon que ce soit aux droits qu'ils possèdent dans cette faillite. Et c'est ce que ferait une enquête portant sur la faillite.

En outre, je crois comprendre, comme vous l'avez mentionné d'ailleurs, monsieur le président, qu'une enquête policière se poursuit actuellement au sujet d'un individu. Et nous ne savons pas quels seraient les autres aspects de ce dossier qui seraient actuellement inclus dans cette enquête policière. Si je peux me référer à la décision de la Cour suprême du Canada dans la cause Patty Starr, cette décision stipule que les enquêtes publiques ne doivent pas remplacer les enquêtes policières et, ainsi, la Cour a mis fin à ces audiences. Par conséquent, si nous lançons une enquête concernant cette vente alors que des chefs d'accusation pourraient être lancés, nous allons à l'encontre du jugement de la Cour suprême du Canada.

La motion, dans sa totalité, est donc, à mes yeux, prématurée et nous ne devrions pas aller de l'avant maintenant car il faut tenir compte de ces trois aspects: l'enquête policière, l'instance civile et les travaux du syndic de faillite qui sont toujours en cause.

En nous impliquant maintenant dans ce dossier, nous risquons de troubler davantage les eaux et il ne me semble pas que cela serve, à long terme, les intérêts des employés. Ils peuvent suivre les différentes étapes par l'entremise du syndic de faillite; l'instance civile peut présenter de nouveaux éléments d'information; l'enquête policière se poursuit. Une fois ces différents aspects réglés et si les employés continuent à estimer qu'ils n'ont pas été traités équitablement, il me semble que le comité pourrait alors s'impliquer directement. Mais il serait prématuré de se saisir maintenant de cette question.

Je ne suis donc pas en faveur de cette motion, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Angus: I want to support the general proposal—and I specifically use that wording—to have this committee seized with the question of the sale of CN Route and the treatment of its employees.

From rereading the letter of June 14, which a number of us signed on the letterhead of Mr. Comuzzi—and I want to compliment him for the work he has done on this matter—it does not provide a specific motion. It says “to review all aspects of the sale by CNR to Transport Route Canada”, etc. I would suspect, Mr. Chairman—and I cannot speak for Mr. Comuzzi or his colleagues—that the wording of the terms of reference of a committee study are negotiable, that this committee could decide the total parameters and the manner in which we conduct it.

• 0955

With regard to what I call independent actions—police investigation, possible civil suit, the question of the trustee—I think it would be a responsible action on our part, should we decide as a committee that we want to be seized of this general question, to invite representatives of those three to meet with us to indicate the areas they feel we should stay out of because it may prejudice their work. I think we would have to take our responsibilities seriously and consider what they say, and it may be something we would have to do in camera.

I would also suggest, much like the whole question of CN pensions, that this is an incredibly complex area, and I think we need to develop some expertise within the committee. I would opt for a subcommittee, representative of the three parties, that can focus its efforts on this particular matter. I would further suggest that the subcommittee be made up of members who anticipate that their Whips will reappoint them to this committee, if I can put it that way. That is not prejudging again what the striking committee may do, but the striking committee is made up of the whips of the three official parties in this House.

I think we have a responsibility. I go a step beyond where Mr. Comuzzi came from in terms of the focus of the employees, and that is a vital consideration; there is no question about it. But the role of the transport committee—and it is a role it has done with honour over the years—is to question decisions that are made by the government of the day to see whether or not the Crown is protected. In this particular case my sense is that CN got hosed and therefore the Crown got hosed in the manner in which the sale was conducted.

I am not getting into the philosophy of privatization, because that is for another day and another place, but was this particular privatization done in a manner that we feel is appropriate, as the political experts on transportation in the House of Commons? That is an area I think we have a responsibility to look at. For that reason, plus the whole question of the treatment of the employees and their long-term future, as well as to learn from this particular situation

[Traduction]

M. Angus: Je veux appuyer l'orientation générale—et je choisis mes mots—de ce qui nous est proposé, à savoir que le comité soit saisi de la question de la vente de CN Route et du traitement de ses employés.

En relisant la lettre du 14 juin, signée par un certain nombre d'entre nous et écrite sur le papier à en-tête de M. Comuzzi, que je veux d'ailleurs féliciter du travail qu'il a effectué à ce sujet, je n'y trouve pas une motion spécifique. Cette lettre parle seulement d'examiner tous les aspects de la vente par les Chemins de fer nationaux de Transport Route Canada, entre autres. Il me semble, monsieur le président—et je ne peux parler au nom de M. Comuzzi ou de ses collègues—qu'il est possible de négocier le mandat du comité quand il s'agit d'une étude et qu'il serait donc possible à notre comité de décider de l'ensemble des paramètres et des méthodes retenues.

Quant à ce que j'appelle les actes indépendants—enquête policière, possibilités d'une instance civile, la question du syndic de faillite—il me semble qu'une attitude responsable de notre part consisterait, si nous décidons vouloir être saisis de l'ensemble de la question, à inviter à se présenter devant nous des personnes pouvant traiter de ces trois points qui pourraient alors nous indiquer les domaines que nous devrions éviter afin de ne pas porter préjudice à leurs travaux. Nous devrions donc prendre nos responsabilités au sérieux et tenir compte de ce que ces personnes pourraient nous dire et cela pourrait donner lieu à des sessions à huis clos.

Je me permets aussi de signaler, comme d'ailleurs toute la question des retraites pour le personnel du CN, qu'il s'agit là d'une question extrêmement complexe et il me semble que nous devrions acquérir, au sein du comité, une certaine expertise. Je serais donc en faveur de la création d'un sous-comité, où les trois partis seraient représentés et qui orienterait ses efforts en ce sens. Je pourrais également suggérer que ce sous-comité soit composé d'individus qui prévoient être reconduits dans leurs fonctions par le whip, si je peux m'exprimer ainsi. Il ne s'agit pas de préjuger des décisions du comité de sélection, mais ce dernier regroupe des whips des trois partis officiels à la Chambre des communes.

J'estime que nous avons une responsabilité à assumer. Et j'irai un peu plus loin que M. Comuzzi au sujet de l'importance de la situation des employés, ce qui est un élément critique; il n'y a aucun doute à ce sujet. Le rôle du Comité des transports—rôle qu'il a joué avec honneur au cours des ans—est d'examiner les décisions du gouvernement du jour afin de s'assurer que la Couronne est protégée. Dans ce cas particulier, il me semble que le CN s'est fait prendre et que, par conséquent, la Couronne s'est également fait prendre de la façon que cette vente a été faite.

Je ne vais pas parler du principe même de la privatisation, cela appartient à d'autres lieux et d'autres temps, mais, en notre qualité d'experts politiques dans le domaine des transports à la Chambre des communes, estimons-nous que cette privatisation particulière a été réalisée dans des conditions que nous jugeons appropriées? Je crois que nous avons la responsabilité d'examiner cet aspect. C'est pour cette raison, à laquelle il faut ajouter la façon

[Text]

to make sure we do not screw up again—"we" being the collective we, whether it is this government or a government that replaces it—I and my colleague, Mr. Butland, will be supporting a formal motion, once we actually have it on the table, to enter into a review of the Transport Route Canada sale.

Mr. MacLellan (Cape Breton—The Sydneys): I would like to put this in perspective. I think Mr. Gray made a very good point: let us not make this a political issue; let us look at it in terms of the workers. I am prepared to look at it that way and I feel it should be looked at that way.

Mr. Chairman, I have been involved in this since this issue started, and you mentioned that one of the things we perhaps can achieve here is to make sure this does not happen again, and I do not necessarily think it will happen again. I think what has happened here has been so completely unacceptable to everybody, including the government, that I honestly do not think it will happen again.

But that does not take away from the fact that we have to address this situation, and I think it is important that we address this situation because it has never really been addressed. There were meetings between the Route Canada employees and CN during the last election, if you will recall. But you will also recall that as soon as the election was over CN broke off the negotiations. So they were prepared to talk to them during the election, but once the politically sensitive time had passed they did not want to talk to them any more. So really, what is their reason for not talking? I think it is important to look at this.

I want to congratulate Mr. Comuzzi for the work he put into this, as other members have done. I think the letters are important, and I hope all members of the committee could look at some of these letters to see exactly the suffering that has come about. We are not talking about criminal investigations here, although that is a very vital part; we are not talking about the trustee in bankruptcy, although that is a very vital part. And even if we get, Mr. Chairman, everything we would like to see in the reports of the RCMP and the trustee in bankruptcy and the culpability is brought forward and the blame is put where it should be, this is not going to help the workers.

• 1000

I think what this committee should be doing is concentrating on the plight of these workers, because no one else is going to be doing it. To say that this is not the proper time to do it is wrong. The proper time to have done it would have been when it happened. But we cannot do that now; we are faced with today.

If we prolong this, if we postpone the decision on this, then the agony and the suffering and the injustice done to these employees is going to fester and it is going to be exacerbated, and we are going to put these people in a continually more difficult position. I think the time is now to address the concerns.

[Translation]

dont les employés ont été traités et leur avenir à long terme ainsi que la possibilité de tirer une leçon de cette situation afin de s'assurer que nous ne répéterons pas les mêmes erreurs—quand je dis nous je parle collectivement qu'il s'agisse de ce gouvernement ou d'un gouvernement qui le remplacerait—je suis donc, ainsi que mon collègue M. Butland, en faveur d'une motion formelle, une fois qu'elle aura été introduite, demandant l'examen de la vente de Transport Route Canada.

M. MacLellan (Cape Breton—The Sydneys): Je voudrais placer les choses en perspective. Je crois que la remarque de M. Gray était particulièrement pertinente: ne transformons pas cette question en débat politique; pensons à la situation des travailleurs. Je suis prêt à examiner les choses sous cet angle et il me semble que nous devrions procéder en ce sens.

Monsieur le président, j'ai pris part à ce dossier depuis le début de cette affaire et vous avez indiqué que l'une des choses que nous pourrions réaliser serait de s'assurer qu'une telle situation ne va pas se reproduire, ce qui ne me semble pas inévitable d'ailleurs. Tout le monde, y compris le gouvernement, estime que cette situation est absolument inacceptable et je crois donc, honnêtement, qu'elle ne se reproduira pas.

Mais cela n'empêche pas qu'il soit nécessaire d'y faire face, ce qui me semble être important car cela n'a pas été fait jusqu'à présent. Lors de la dernière campagne électorale, vous vous souviendrez qu'il y a eu des rencontres entre les employés de Route Canada et le CN. Mais vous vous souviendrez également que le CN a mis fin aux négociations immédiatement après les élections. Pendant la période électorale, le CN était donc prêt à parler à ses employés, mais une fois cette période délicate terminée, le CN n'avait plus rien à dire. Pourquoi ce refus de discuter? Il me semble important d'examiner cette question.

Je tiens à féliciter M. Comuzzi de l'intérêt qu'il a porté à ce dossier, comme d'autres députés. Je crois aussi que les lettres que nous avons reçues sont importantes et j'espère que tous les membres du comité pourront en lire quelques-unes pour voir exactement les souffrances que cette situation a provoquées. Nous ne parlons pas ici des enquêtes policières, bien qu'elles soient très importantes, ni du syndic de faillite, dont le rôle est aussi très important. Mais, monsieur le président, même si nous obtenons tous les renseignements que nous voudrions avoir en examinant les rapports de la GRC et du syndic de faillite, même si nous trouvons les coupables et si les vrais responsables sont découverts, ceci ne va pas aider les travailleurs.

J'estime que nous devrions concentrer nos efforts sur le sort de ces travailleurs, car personne d'autre ne va le faire. Il est faux de dire que le moment n'est pas approprié. Le bon moment, c'était quand les événements se sont produits. Mais on ne peut pas revenir en arrière, nous devons faire face à la situation qui existe maintenant.

Si nous prolongeons ce retard, si nous remettons notre décision à plus tard, les souffrances, les difficultés et l'injustice auxquelles sont confrontés ces employés vont s'aggraver, et nous allons les placer dans une position de plus en plus difficile. Je crois que c'est maintenant qu'il faut traiter de leurs difficultés.

[Texte]

I just want to read to you, if I may have the indulgence of the committee, a couple of paragraphs from a letter.

The Chairman: We could all read the letters. They are very compelling. I am not arguing that at the moment, with respect. You are making a good point; you have made some good points, but let us stick with the process. I am not discounting the letters. I have read several of them. I know some of the characters. I have had them in my backyard.

I can compliment Mr. Comuzzi. I do not know where he got the list. But to get the letters out so there is this pile on my desk upstairs... Let us not get into that, let us stick... But it is a pathetic situation.

Mr. MacLellan: It is a pathetic situation, Mr. Chairman.

The Chairman: There is no disagreement on that; it is what we can do about it. But you are on point. I hope you can conclude.

Mr. MacLellan: I would like to raise just a couple more points, Mr. Chairman.

Mr. Gray: On a point of order, Mr. Chairman, the only point of order that I make on it is we should wait until our next sitting. And if Mr. Comuzzi agrees—

The Chairman: No, no. With respect, Mr. Gray—

Mr. Gray: If Mr. Comuzzi agrees—

The Chairman: With respect, Mr. Gray, you can go on the list.

Mr. Gray: I have said, sir, in my opening remarks this morning, I have taken the politics out of the situation.

The Chairman: I have you on the list.

Mr. Gray: So we are not doing it.

The Chairman: Mr. Gray, that is unfair to other members who are waiting. You can make that contribution when we get to you.

Mr. MacLellan.

Mr. MacLellan: Just a couple more points, Mr. Chairman, because I think they are all related, and they will all be related to what we are doing.

We have to look at the need of these people now and not prolong it any longer. Also the trail is getting colder. We are two years after this happened and I do not think we can wait. The longer we wait the more difficult it is going to be.

You mentioned the fact that this would cost \$10 million. We do not know that. But the committee hearing this question, Mr. Chairman, would find out if that is what it was going to be. It would also find out what would be a just compensation for these people. We want to deal fairly with the need of the people, with the injustice that was done, and the moneys available in the CN pension plan. We are not asking for an amount that would put anyone in difficulty.

[Traduction]

Si le comité m'y autorise, je voudrais vous lire un ou deux paragraphes d'une lettre que j'ai reçue.

Le président: Nous pourrions tous lire la correspondance que nous avons reçue. Ce sont des lettres très convaincantes. Avec déférence, je vous signale que je ne mets pas cela en cause. Vous avez présenté une remarque intéressante; nous avons tous fait des remarques pertinentes, mais tenons-nous-en au processus. Je ne veux pas écouter les lettres. J'en ai moi-même reçu plusieurs. Je connais certaines des personnes en cause. Ce sont mes voisins.

J'offre mes félicitations à M. Comuzzi. Je ne sais pas où il a obtenu la liste. Mais pour faire envoyer tellement de lettres, qui s'accumulent sur mon bureau... Mais assez dit à ce sujet, restons-en à... C'est tout de même une triste situation.

M. MacLellan: La situation est déplorable, monsieur le président.

Le président: Personne ne le conteste; la question est de savoir ce que nous pouvons faire. Mais vous présentiez un argument, j'espère que vous pouvez le conclure.

M. MacLellan: Je voudrais faire une ou deux remarques supplémentaires, monsieur le président.

M. Gray: J'invoque le Règlement, monsieur le président. À mon avis, nous devrions attendre notre prochaine réunion. Et si M. Comuzzi est d'accord...

Le président: Non, non. Avec tout le respect que je vous dois, monsieur Gray...

M. Gray: Si M. Comuzzi est d'accord...

Le président: Monsieur Gray, je peux vous inscrire sur la liste des intervenants.

M. Gray: Comme je l'ai dit, monsieur, dans mes remarques d'ouverture ce matin, j'ai placé cette situation en dehors du débat partisan.

Le président: J'inscris votre nom sur la liste.

M. Gray: Mais nous ne le faisons pas.

Le président: Monsieur Gray, pensez donc aux autres députés qui attendent leur tour pour intervenir. Nous pourrez apporter votre contribution quand votre tour viendra.

Monsieur MacLellan.

M. MacLellan: Une ou deux remarques, monsieur le président, car tout ceci se tient et est également relié à nos activités.

Nous devons examiner les besoins de ces personnes maintenant et éviter de prolonger davantage cette situation. D'autre part, la piste s'efface. Les événements se sont produits il y a deux ans, et je ne pense pas que nous puissions attendre davantage. Plus nous attendons et plus la tâche sera difficile.

Vous avez indiqué que ceci pourrait coûter 10 millions de dollars. Nous n'en sommes pas sûrs, et le comité chargé d'examiner cette question pourrait déterminer si c'est bien le montant. Le comité pourrait également déterminer ce qui serait une compensation équitable pour ces personnes. Nous voulons trouver une solution équitable en tenant compte des besoins de ces individus, de l'injustice qu'ils ont subie, et des fonds disponibles dans le régime de retraite du CN. Nous ne

[Text]

What we want to do, Mr. Chairman, is to reduce difficulty, and that is the difficulty that these workers are experiencing—only the workers.

The Chairman: Thank you, Mr. MacLellan. Mr. Malone.

Mr. Malone (Crowfoot): Thank you very much, Mr. Chairman. I am starting out with the notion that I am going to be relatively brief, but then I imagine most everybody here, having been elected for at least a few years now, has experienced having said that some time before.

I do not think any of us are questioning the raw emotion of the issue. We have a problem that faces a group of Canadians for whom we as elected representatives all have a very significant concern, and a problem about process. But I am going to argue, as others have, that this is not what is at stake before us. What really is at issue is not the question of whether or not in isolation it is appropriate and proper for a parliamentary committee to hold an investigation, but rather the question of whether or not it is correct and proper for a parliamentary committee to hold an investigation while other investigations are in process.

• 1005

I think there is, first of all, a very long and well established tradition of the British judicial system that would not ask that there be investigations by a public forum into an investigation that is otherwise already in process. We are all well aware of the nature of how committees are more public. They can lead to press comment, they can lead to speculation, and they can in fact interfere with the due process of law.

What we have at the moment is a civil case that is pending. We have an RCMP investigation that is taking place, and we have the inspector of bankruptcies and financial institutions who is undertaking a whole review and a whole examination. I think it would be proper and appropriate, when these investigations are concluded, that we begin with those agencies that are conducting investigations, have them come before our committee, and for us to talk about it and take a look at the question of process.

I want to take a very quick look at a short paragraph from the submission of lawyers for CN with respect to the question as to whether or not this committee ought to meet with at least one of the cases they had before it. In this paragraph it says:

If the proposed hearings were to proceed, they would undoubtedly deal with evidence pertinent to the aforementioned lawsuit. They might well require the disclosure of documents for which CNR and CNT could validly claim privilege in this lawsuit, thereby affording Mr. Vettese the opportunity of access to documents to which he is not legally entitled in the lawsuit. The hearings would likely require the evidence of witnesses whose testimony Mr. Vettese would not otherwise have access to prior to the trial of the action.

Now let us just—

[Translation]

voulons pas demander un montant qui placerait qui que ce soit en difficulté. Ce que nous voulons faire, monsieur le président, c'est réduire les difficultés auxquelles les travailleurs, et eux seuls, doivent faire face.

Le président: Merci, monsieur MacLellan. Monsieur Malone.

M. Malone (Crowfoot): Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai l'intention d'être assez bref, mais je pense que pratiquement tout le monde ici, presque tous les membres du comité, qui ont déjà quelques années d'ancienneté, m'a déjà entendu faire la même déclaration.

Je ne pense pas que nous mettions en cause les émotions très vives suscitées par ce dossier. Voilà un groupe de Canadiens en difficulté, dont nous sommes les représentants élus, et nous devons donc partager leurs préoccupations; nous avons également un problème concernant le processus à choisir. Toutefois, je pense, comme d'autres l'ont fait, que là n'est pas vraiment la question que nous devons trancher. Ce qui est vraiment en cause ici, ce n'est pas de savoir si, toutes autres considérations mises à part, un comité parlementaire peut, selon les règles, faire enquête; ce dont il s'agit, c'est de savoir si oui ou non un comité parlementaire respecte les règles s'il fait enquête alors que d'autres enquêtes sont déjà en cours.

Je pense tout d'abord à une très ancienne tradition, bien établie, du système judiciaire britannique, selon laquelle il ne doit pas y avoir d'enquête publique portant sur un dossier qui fait déjà l'objet d'une enquête. Nous savons tous fort bien que, de par leur nature même, les travaux des comités ont un caractère plus public. Ils peuvent provoquer des commentaires de la presse, des spéculations, et ils peuvent même entraver le déroulement équitable du processus juridique.

Une action civile est actuellement en instance. D'autre part, la GRC fait enquête, et le responsable des faillites et des institutions financières se livre à un examen détaillé du dossier. Il me semble qu'il serait approprié et justifié, une fois que ces enquêtes seront terminées, de commencer par se mettre en rapport avec les agences qui ont mené les enquêtes et de leur demander de comparaître devant nous pour que nous puissions discuter de ce dossier, et d'examiner la question du processus à suivre.

J'aimerais faire lecture, rapidement, d'un paragraphe assez bref qui apparaît dans le mémoire des avocats de CN au sujet de la possibilité, pour notre comité, d'examiner au moins l'une des causes auxquelles il s'intéresse. Ce paragraphe nous dit que:

Si les audiences proposées avaient lieu, elles traiteraient sans aucun doute d'éléments de preuve se rapportant à l'action susmentionnée. Elles pourraient nécessiter la présentation de documents au sujet desquels CNR et CNT pourraient valablement dire qu'ils sont privilégiés dans cette action, et, ainsi, M. Vettese aurait la possibilité d'accéder à des documents auxquels il n'a pas légalement droit dans le déroulement de la procédure. Ces audiences, probablement, entraîneraient des dépositions de témoins auxquelles M. Vettese n'aurait pas normalement accès avant le procès.

Donc, nous pouvons. . .

[Texte]

Mr. MacLellan: Come on, Arnold, you know better than that.

Mr. Malone: Mr. Chairman, Mr. MacLellan says I know better than that. I have been around here long enough to know full well that if there is anything that has been clear in parliamentary process it is that we do not hold hearings during the process when investigations are going on.

I have been in this Parliament with a successive number of Speakers in the House who most frequently would set aside rulings if there would be questions that a person might raise as a question of privilege in the House, simply by saying that as the hon. member knows, that is now under investigation and it is not appropriate for the Speaker to comment. It is a well-established principle of Parliament, and I do not think I need to say any more.

The Chairman: Do you want to table that letter, that thing you read from?

Mr. Malone: Yes, I would be prepared to do that.

The Chairman: I think that would be good.

Mr. Malone: What the letter in effect does is to give one example of one instance, and we are dealing with more than one instance.

The Chairman: It illustrates the point you are making.

Mr. Malone: It illustrates the point. To repeat and to conclude, Mr. Chairman, this is not a question at all of whether or not we have sympathy for the issue; I think quite clearly it is one in which parliamentarians have a great deal of reason to be interested.

The question is one of a judicial process, and what is right and what is wrong, and whether we use the heat of the parliamentary process with all of the publicity it will attract during the very same time period that investigations by law-enforcing agents and others are taking place. I think we would be sinfully wrong to proceed into a public domain with our activities, putting in jeopardy the due process of law, and that is to quote Mr. MacLellan, who says we should take a look at this from the point of view of the workers. As much as I would like to, I submit that we have to take a look at this as a process of proper law proceedings.

• 1010

The Chairman: Perhaps other members can make a comment on Mr. Malone's remarks when—and I am surmising—he tables that in time and other members have it. Was that letter, that opinion you read out in part, directed at

the lawsuit of the prospective purchaser? Is he one of the employees looking for money? Or is this the lawsuit I mentioned in my opening remarks, when I did not fully appreciate this? I think the man's name is Vanesse, or something like that, a prospective purchaser complaining about the purchase or the sale.

In other words, what I am getting at—and I want other members to focus on this—is that Mr. Malone makes a good point, and when we see it later we can all reflect on it, because the general proposition Mr. Malone mentioned is pretty well founded on that action.

[Traduction]

M. MacLellan: Voyons, Arnold, que racontez-vous là?

M. Malone: Monsieur le président, M. MacLellan me demande ce que je raconte. En fait, je suis ici depuis suffisamment longtemps pour savoir fort bien que si un élément du processus parlementaire est clair, c'est bien le fait que nous n'avons pas d'audiences alors que des enquêtes sont en cours.

Au cours des années pendant lesquelles j'ai siégé au Parlement, j'ai vu une succession de présidents de la Chambre qui, très fréquemment, refusaient de se prononcer si quelqu'un risquait de soulever une question de privilège à la Chambre, simplement en disant, comme l'honorable député le sait, que la question fait actuellement l'objet d'une enquête et que le président n'est donc pas en mesure de faire un commentaire. C'est un principe bien établi au Parlement et je ne pense pas utile de m'expliquer davantage.

Le président: Voulez-vous déposer le document dont vous avez lu un paragraphe?

M. Malone: Oui, je suis prêt à le faire.

Le président: Je crois que ce serait une bonne idée.

M. Malone: Cette lettre nous présente un seul cas, mais nous en avons en fait plusieurs à traiter.

Le président: Elle illustre l'argument que vous présentez.

M. Malone: Elle l'illustre. Pour conclure, monsieur le président, je répète qu'il ne s'agit pas de savoir si nous sympathisons avec les personnes en cause; mais c'est évidemment une question qui intéresse les parlementaires à juste titre.

La question à trancher concerne le processus judiciaire, la détermination de ce qui est acceptable et de ce qui ne l'est pas et la question de savoir si nous pouvons recourir aux débats parlementaires, avec toute la publicité que cela pourrait entraîner, alors que, parallèlement, des enquêtes policières et autres se déroulent. Il serait très grave, à mon avis, de nous lancer ainsi dans le domaine public sans autre égard pour la loi. M. MacLellan dit lui-même que nous devrions considérer le point de vue des employés. Je suis bien d'accord, mais nous devons d'abord nous interroger sur la légalité de la chose.

Le président: Peut-être que d'autres députés pourront faire certains commentaires sur les propos de M. Malone lorsque ce document aura été déposé, s'il doit l'être.

Cette

lettre, cette opinion dont vous avez lu un extrait, porte-t-elle sur la poursuite intentée par celui qui voulait acheter? Est-ce un des employés qui cherchent de l'argent? Ou est-ce le procès dont je parlais dans mes observations liminaires alors que je n'avais pas saisi tout cela? Si je ne m'abuse, cet homme s'appelle Vanesse, ou quelque chose comme cela; il avait voulu acheter et se plaignait de l'achat ou de la vente.

Autrement dit, ce que j'essaie de dire, et j'aimerais que d'autres députés réfléchissent à cela, c'est que M. Malone a là un bon argument. Lorsque nous aurons cela sous les yeux et que nous pourrions y réfléchir, je crois que nous constaterons que la proposition générale mentionnée par M. Malone est très bien fondée.

[Text]

I will ask you—and we will find out in time—if that is an action of a workman trying to get his severance pay or his termination pay or his vacation pay, which to me might be a little different from an action by a prospective purchaser against CN because he did not think CN used proper procedures to sell Route Canada. You get different causes here, so I do not know. But you make a good point. What you say in general is correct. When you have so many thousands, hundreds, of employees, you could have individual lawsuits, and even that one. I do not know what stage this is at. I understand it is examination for discovery, if this is the one.

So you do not have a determination yet; it can be appealed. Therefore the thing could go on for years and years; talking about a cold trail, the thing could be very cold. So you could have lawsuits, but you could also have investigations that do not necessarily duplicate the lawsuit.

Anyway, I do not know what that is. So could you answer that—or perhaps I will be able to see it when I see it.

Mr. Malone: Let me say that quite obviously I did not try to put forward evidence on every place where there might be some kind of a legal or other agency of investigation into CN or Route Canada, though we know others are taking place.

This is a suit in the Supreme Court of Ontario for \$3 million against CN, and it is—

The Chairman: By a prospective purchaser. It was a person who was going to purchase the company.

Mr. Malone: Yes.

The Chairman: That is not an employee looking for severance pay.

Mr. Malone: I am not sure. I think—

The Chairman: He would know, Mr. Malone. Anyway, we will have it at the table and we will all be able to get it. Some members may have copies.

Mr. Marchi (York West): As the new transport critic for the Liberal Party and the newest member on this committee, I wish long life to the chair in his capacity at this transportation standing committee.

The Chairman: I like that. I gave you an apple. Each had an apple from my valley. It is better than wheat from Mr. Gustafson's riding, and it is to be eaten *in memoriam*.

Mr. Marchi: Mr. Chairman, let me start by saying that the request before you and this committee is not a unique request and is not a new request through Standing Order 106(3). These requests have been submitted very often in the past in many committees. They have done so when it is felt in the public interest that committees, standing committees or a subcommittee—and I would argue that this investigation... We have every intention at the end of this procedural discussion to put a formal motion on the floor for consideration, that it be moved to a subcommittee, in order that the work of the larger standing committee in other areas may continue uninterrupted.

[Translation]

Je vous demanderai, et nous l'apprendrons plus tard, si cette poursuite est intentée par un employé qui essaie d'obtenir une indemnité de fin de service, de mise à pied ou de congé, ou par un acheteur éventuel qui estime que le CN n'a pas suivi les règles voulues dans la vente de Route Canada. Il me semble qu'il y ait là une différence. Je pense que ce sont là deux choses différentes, mais je trouve que votre argument est bon. De façon générale, vous avez raison. Quand il y a tant de milliers, de centaines d'employés, il peut y avoir beaucoup de poursuites en justice. Je ne sais pas où en est celle-ci. Si c'est celle à laquelle je pense, je crois que l'on en est à un interrogatoire préalable.

Il n'y a donc pas eu encore de décision; il peut y avoir appel. Cela peut donc encore prendre des années; ce sera de la vieille histoire. Il peut donc y avoir des procès mais il peut également y avoir des enquêtes qui ne correspondent pas forcément au procès.

En tout cas, je ne sais pas ce que c'est. Pourriez-vous donc me répondre ou devrais-je attendre de voir le document?

M. Malone: De toute évidence, je n'ai pas essayé de présenter des preuves sur tous les points où on pourrait imaginer une enquête juridique ou autre sur le CN ou Route Canada.

Il s'agit là d'une action de 3 millions de dollars contre le CN devant la Cour suprême de l'Ontario et... .

Le président: Introduite par un acheteur éventuel. C'est quelqu'un qui voulait acheter la compagnie.

M. Malone: Oui.

Le président: Il ne s'agissait pas d'un employé qui cherchait à obtenir une indemnité.

M. Malone: Je ne sais pas. Je crois... .

Le président: Il le sait probablement, monsieur Malone. En tout cas, nous aurons ce document et nous pourrions le faire photocopier. Peut-être que certains députés l'ont déjà.

M. Marchi (York-Ouest): Je suis le nouveau porte-parole du Parti libéral pour les transports et je suis le plus nouveau au sein de ce comité. À ce titre, je me permets de souhaiter bonne chance au nouveau président du Comité des transports.

Le président: Merci. Je vous ai donné une pomme. Tout le monde a reçu une pomme de ma vallée. C'est mieux que du blé de la circonscription de M. Gustafson, et vous devez la manger «en souvenir».

M. Marchi: Monsieur le président, je dirai tout d'abord que la requête qui a été présentée au comité n'a rien d'extraordinaire et n'a rien de neuf. Les requêtes aux termes de l'article 106(3) du Règlement sont très fréquentes pour beaucoup de comités. On invoque cet article lorsque l'on estime que dans l'intérêt public, un comité, un comité permanent ou un sous-comité—et j'estime que cette enquête... À la fin de ce débat de procédure, nous avons la ferme intention de déposer officiellement une motion prévoyant le renvoi de cette question à un sous-comité, de façon que le comité permanent puisse poursuivre sans interruption ses travaux dans d'autres domaines.

[Texte]

• 1015

But Mr. Chairman, when it is deemed to be in the public interest, and we see that to be the case in this one, when there are not enough satisfactory answers from the government of the day, when there are Canadian taxpayers who are looking to us as an alternative forum, then it is incumbent I think upon the standing committees to do the work they are supposed to do. Quite often as Members of Parliament we tell our constituents and we tell students and we tell Canadians in general that the real nitty-gritty detailed work of parliamentary life is in fact done at the standing committee level. We feel that this is a proper forum for the some 2,000 workers that feel cheated in this whole exercise.

We would also argue, Mr. Chairman, that in addition to the issue of the 2,000 workers, there are other areas of interest, and I suggest that there are four. First, there is clearly the case of workers who feel wrong done by in the sale of Route Canada.

Second, there is the sale itself, from the viewpoint of a taxpayer. There have been suggestions that this company could have been worth up to \$100 million. The sale was for some \$29 million, and therefore we, as public servants of Canadians, have also a responsibility to ensure that the taxpayers in this question are served well.

Third, there is also the question of selection of buyer, that less than 20 months after this was sold the buyer went into bankruptcy. Again, there is a responsibility not only to the workers but also to the taxpayers.

Fourth, Mr. Chairman, there is the government's preoccupation with privatization not only in this situation but also in other spheres of the transportation sector. Therefore, I think it is incumbent for the taxpayers and workers of other government entities that as a government and as a Parliament we learn from our ways in the past. We should learn from procedures that have gone askew; we should learn from mistakes done to workers and taxpayers. If we fail to learn from lessons and experiences, then, Mr. Chairman, I think we would be denying true evaluation into future transactions.

So for those four reasons, I would submit that there is every legitimacy for a subcommittee of this standing committee to properly investigate.

Now, the issue has been raised in terms of civil suits or the RCMP currently investigating. I believe Mr. Angus made the point that I was going to make: that there are two possibilities here.

There is a possibility that we can sit down with those entities who are doing investigations so that we are not going to impede their work. There is potential for in camera sessions. Mr. Chairman, I have been involved with committees, and I will name you two, where the same investigations have been done for the same standing order provision, with RCMP doing investigation in that sphere.

First, there was the Standing Committee on Multiculturalism and Citizenship, which had investigated in the last Parliament the government's dealing with the Sikh communities, including the situation regarding Air India,

[Traduction]

Mais, monsieur le président, lorsqu'il y va de l'intérêt des Canadiens, comme c'est le cas en l'occurrence, lorsque le gouvernement en place n'apporte pas suffisamment de réponses satisfaisantes, et que des contribuables canadiens voient en nous une autre voie de recours, il incombe aux comités permanents de faire leur travail. Bien souvent, les députés disent à leurs électeurs, aux étudiants et à l'ensemble des Canadiens, que c'est dans les comités permanents que s'accomplit le travail concret de la vie parlementaire. Nous estimons que c'est ici qu'il convient de parler de 2,000 travailleurs qui s'estiment dupés par cet exercice.

Nous estimons également, monsieur le président, qu'en plus de ces 2,000 travailleurs, il conviendrait de s'intéresser à quatre autres questions. Tout d'abord, il y a de toute évidence le cas des travailleurs qui s'estiment lésés par la vente de Route Canada.

Deuxièmement, il faut considérer la vente proprement dite de cet organisme du point de vue du contribuable. D'après certains avis, la société aurait eu une valeur de quelque 100 millions de dollars. Elle a été vendue pour environ 29 millions de dollars; par conséquent, comme nous sommes au service des Canadiens, nous devons veiller à ce que les intérêts des contribuables ne soient pas desservis dans cette affaire.

Troisièmement, il faut également étudier la question du choix de l'acheteur qui, moins de 20 mois après la transaction, a fait faillite. Encore une fois, il s'agit là d'une responsabilité non seulement vis-à-vis des travailleurs, mais également vis-à-vis des contribuables.

Quatrièmement, monsieur le président, le gouvernement continue à privatiser, non seulement dans le cas présent, mais également dans d'autres parties du secteur des transports. C'est pourquoi il nous incombe, vis-à-vis des contribuables et des travailleurs des autres organismes publics, de tirer parti de notre expérience en tant que gouvernement et que Parlement. Il faudrait tirer la leçon des procédures qui n'ont pas donné les résultats escomptés; il faudrait tirer la leçon des erreurs commises à l'égard des travailleurs et des contribuables. Si nous ne tirons pas la leçon de l'expérience, comment pourrions-nous prétendre analyser les transactions futures?

Pour ces quatre raisons, j'estime qu'il est tout à fait opportun qu'un sous-comité du comité permanent étudie la question.

On a parlé de poursuites au civil ou d'une enquête menée actuellement par la GRC. M. Angus a dit ce que je voulais dire, à savoir qu'il existe actuellement deux possibilités.

Nous pourrions nous entendre avec les responsables des enquêtes, de façon à ne pas faire obstacle à leur travail. On pourrait envisager des séances à huis clos. Monsieur le président, j'ai fait partie de différents comités, et je peux vous en citer deux qui ont entrepris des enquêtes en vertu de la même disposition du Règlement, alors que la GRC faisait de son côté enquête sur le même sujet.

Tout d'abord, il y a eu le Comité permanent du multiculturalisme et de la citoyenneté qui, au cours de la dernière législature, a étudié les rapports du gouvernement avec la communauté sikh, notamment dans le contexte de

[Text]

which to this day is being investigated by the RCMP. We managed to go around rocky shoals in a very clear, proper manner. It was a unanimous decision of that committee to investigate that issue.

Second, there have been immigration investigations at the Standing Committee on Labour, Employment and Immigration into a number of areas where the RCMP had ongoing investigation in various passport and visa scams, Mr. Chairman.

So we are not blind to the rule of the law. We are not blind to the work of the RCMP or the Department of Justice or the courts. What we are saying, Mr. Chairman, is that if there is a will on behalf of the workers and the other issues of the day to investigate, there clearly is a way of doing it. Other committees have done it in other jurisdictions. I believe this committee would be capable of doing it. And at the end of the initial procedural section, Mr. Chairman, it is our intention to submit a formal motion. We believe the issue merits this airing. I believe Canadians and workers are looking to this as their last possible forum in which to deposit their testimony, and I believe we have a responsibility. If we are not going to be good actors in response to it, at least let us be seen to be good listeners, so that we may learn from this experience and avoid the pitfalls in the future.

• 1020

Mr. Duhamel (St. Boniface): I have not had the parliamentary experience of many of my colleagues, but I have had another type of experience, which I think I will call upon to make my remarks. I have been a senior public servant for the last twenty years or so. I have heard these conversations in different settings, and let me tell you what it says to me.

Not all members have yet spoken, but I have heard excuses for no action. Wait for another committee. How long is that going to take? What is it going to accomplish? What about the people who are suffering out there? Investigations are going on. It is another excuse for not acting. If we are not bright enough to be able to get around these shoals, then, hell, we should not even be here at this committee meeting.

We have had examples of where it has been done. It can be done. Let us not use that for an excuse. How long before those investigations are completed? How about the people who are suffering out there? Can they wait for that to happen? Come on, if we really want to do it, we can. There are ways of taking precautions so that we do not interfere with the legal process that is under way. We all know that, so let us cut out the bull.

We acknowledge that the employees are hurting and have been hurt badly, so let us help now without finding excuses to prevent us from doing so. There are all kinds of unanswered questions, and I am not here to judge, but surely it is our responsibility as people who have been elected by fellow Canadians to find answers to these questions quickly and to stop finding excuses not to do anything.

[Translation]

l'accident d'Air India, qui fait encore l'objet d'une enquête de la GRC. Nous avons réussi à éviter les écueils de façon tout à fait satisfaisante. Le comité avait décidé unanimement de faire enquête sur la question..

Deuxièmement, il y a eu une étude de l'immigration entreprise par le Comité permanent du travail, de l'emploi et de l'immigration, alors que la GRC faisait enquête sur certains trafics de passeports et de visas, monsieur le président.

Par conséquent, il ne s'agit pas pour nous de ne pas observer la loi, ou de ne pas respecter le travail de la GRC ou des tribunaux. Ce que nous voulons dire, monsieur le président, c'est que si les travailleurs veulent une enquête sur un sujet d'actualité, il est possible de mener cette enquête. D'autres comités l'ont déjà fait. Je pense que notre comité pourrait le faire également. À la fin de la première partie de la procédure, nous avons l'intention de déposer une motion officielle. Nous estimons que la question mérite d'être connue. Le Canadiens et les travailleurs voient en nous un ultime recours pour s'exprimer, et nous avons la responsabilité d'accéder à leur demande. À défaut de pouvoir agir dans le sens de leurs revendications, montrons-leur au moins que nous sommes disposés à les écouter, de façon à pouvoir tirer les leçons de cette expérience et à éviter les pièges à l'avenir.

M. Duhamel (Saint-Boniface): Je n'ai pas autant d'expérience parlementaire que certains de mes collègues, mais j'ai une expérience d'un autre ordre, sur laquelle je peux me fonder pour conseiller le comité. J'ai été haut fonctionnaire au cours des 20 dernières années. J'ai déjà entendu ces arguments dans différents contextes et je vais vous dire ce que j'en pense.

Les députés n'ont pas tous pris la parole, mais certains ont invoqué des prétextes pour ne pas agir. Il faudrait attendre l'intervention d'un autre comité. Combien de temps va-t-il falloir attendre? Qu'est-ce qu'on a à y gagner? Qu'advient-il des gens qui sont lésés pendant ce temps-là? Des enquêtes sont en cours. Ce serait un autre prétexte pour ne pas intervenir. Si nous ne sommes pas assez futés pour éviter ces écueils, c'est que nous n'avons pas notre place au sein de ce comité.

Nous avons plusieurs exemples qui nous prouvent qu'il est possible d'agir. Évitions donc ce genre de prétexte. Combien de temps ces enquêtes vont-elles durer? Qu'advient-il des gens qui sont lésés pendant ce temps-là? Peuvent-ils se contenter d'attendre? En vérité, si nous voulons agir, nous pouvons le faire. Il suffit de prendre certaines précautions pour éviter toute ingérence dans les affaires en instance. Cela, nous le savons tous. Trêve de tergiversations!

Nous savons que les employés ont été gravement lésés; il faudrait donc les aider dès maintenant sans chercher de prétexte pour ne rien faire. Il reste toutes sortes de questions en suspens, et je ne suis pas ici pour juger, mais en tant qu'élus, il nous incombe de trouver sans délai des réponses à ces questions, au lieu de chercher des prétextes pour ne rien faire.

[Texte]

If there is even one thread of human decency left within us, if we really, really care for our fellow workers, quite apart from the rhetoric we are prone to spout as politicians, then let us do something now. We are members of the highest court in the land. There is no higher court. Let us not cop out. If those who are hurt cannot count on us, then who in hell can they count on?

The Chairman: We have your point.

Mr. Duhamel: Let me make just one final point, Mr. Chairman. I am just annoyed beyond belief at the—

The Chairman: Well, let us not—

Mr. Duhamel: Let me finish. I did not take my five minutes.

The Chairman: With respect, I think you are—

Mr. Duhamel: With respect, sir, I have one more point to make.

The Chairman: Do you want to help, or do you want to inflame?

Mr. Duhamel: I am trying to help. You are not letting me complete my comments.

The Chairman: You are not helping at the moment with your rhetoric and by casting aspersions on what members—

Mr. Duhamel: I did not cast any aspersions. I told you what I have seen here in the last twenty years. I am seeing it again today. So cut out the bull and let us get on with the action.

The Chairman: The only reason I would interrupt, Mr. Duhamel, is that you have cast sort of a general blanket on all politicians and the rhetoric we use. Members have made constructive contributions. We do not impute motives in this business, which is part of the charade of the business, and I am prepared to admit that. The reason we do not is that it inflames situations. I know you did not perhaps intend to, but I certainly took it that way, and I am glad no one else took exception.

Mr. Duhamel: I am delighted it is just the chairman who took it that way, because I did say that not all colleagues had spoken.

Mr. Keyes (Hamilton West): I congratulate my colleague Mr. Duhamel on his passionate reasoning. However, I have tried, Mr. Duhamel, to approach this committee on a heart-to-heart level, but it just does not seem to work. The way we have to approach it, I think, is to just state what I think Mr. Atkinson and maybe Mr. Malone would like to hear, and that is some precedents in this matter. I think even at this committee level, if we can set precedents as to why we should proceed on this matter, it might be a good idea to quote VIA Rail. B.C. had the Federal Court on that, but we still proceeded. The government still proceeded with its agenda on VIA Rail cuts, etc.

[Traduction]

S'il nous reste un peu de décence et de sollicitude vis-à-vis de nos concitoyens, il faut laisser de côté les discours pompeux auxquels les hommes politiques ont trop souvent recours et agir dès maintenant. Nous sommes membres du plus haut tribunal du pays. Il n'y en a aucun de plus haut. N'essayons pas de nous défilier. Si les Canadiens qui s'estiment lésés ne peuvent pas compter sur nous, vers qui vont-ils pouvoir se tourner?

Le président: Nous avons bien compris votre argument.

M. Duhamel: J'aurais une dernière chose à dire, monsieur le président. Je suis exaspéré de voir. . .

Le président: Eh bien, il ne faut pas. . .

M. Duhamel: Laissez-moi finir. Je n'ai pas épuisé mes cinq minutes.

Le président: Sauf votre respect, je pense que vous êtes. . .

M. Duhamel: Sauf votre respect, monsieur, j'ai encore quelque chose à dire.

Le président: Voulez-vous nous aider, ou voulez-vous vous emporter?

M. Duhamel: J'essaie de vous aider. Vous ne me laissez pas terminer mon intervention.

Le président: Vous ne nous aidez pas actuellement avec vos discours et vos insinuations. . .

M. Duhamel: Je n'insinue rien. Je vous ai parlé de ce que j'avais constaté au cours des 20 dernières années, et que je constate encore aujourd'hui. C'est pourquoi je dis: «trêve de tergiversations, et passons à l'action.»

Le président: Je vous ai interrompu, monsieur Duhamel, car vous insinuez que tous les hommes politiques ont recours à des discours pompeux. Les députés agissent au contraire de façon très constructive. Les procès d'intention n'ont pas leur place dans la vie parlementaire, même si, j'en conviens, ils font partie du jeu. Il ne faut pas faire de procès d'intention, car cela fait toujours monter le ton. Peut-être n'était-ce pas le sens de vos propos, mais c'est comme cela que je les ai compris, et je suis heureux de voir que personne ne s'y est opposé.

M. Duhamel: Je constate avec plaisir que le président est le seul à avoir interprété mes propos de cette façon, car j'ai dit que mes collègues n'avaient pas tous pris la parole.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Je félicite mon collègue M. Duhamel de son intervention pleine de fougue. J'ai essayé, monsieur Duhamel, d'appeler ce comité à la compassion, mais en vain. Ce qu'il faut faire, c'est recourir encore une fois aux arguments que M. Atkinson et, éventuellement, M. Malone veulent entendre, à savoir qu'en l'espèce, il existe des précédents. Si le comité cherche des précédents applicables aux mesures qu'il pourrait prendre dans cette affaire, on peut citer VIA Rail. La Colombie-Britannique était en procès devant la Cour fédérale, mais des mesures ont tout de même été prises. Le gouvernement a quand même appliqué son programme de suppression de certains services à VIA Rail.

[Text]

[Translation]

• 1025

There is another. Our transport critic, Mr. Marchi, mentioned a few in immigration. There was also the special committee to review the CSIS act, and that was going on, discussions were taking place, while a number of investigations, in fact lawsuits, were going on in relation to CSIS and RCMP investigations, including Inderjit Singh Reyat.

We all agree that we cannot delay the process, because what is at interest here, what is at heart here, are the employees. We have all heard that said many times. So we cannot sit back, but if I understand correctly I am listening to Mr. Atkinson and Mr. Malone sit back, put their wrists together, and say: hey, our hands are tied; we cannot do anything; we cannot discuss this at committee. That is not the case at all, because we have precedents in the matter. We have the CSIS investigation; we have VIA Rail being looked at by this committee even though lawsuits were proceeding in that case.

That having been said, let us be realistic about the goal. We would like to say that we could sit back and not have to deal with partisan politics on this issue, but if we look at the three main concerns that must be dealt with by, I would hope, a subcommittee. . . As an aside, I would remind this committee that we were working very diligently just before the summer break to bring forward other agendas, the seaway, the airports issue, multi-modal transportation, etc., and we had planned, somewhat loosely of course, an agenda for the fall. So I would support the idea of it going to a subcommittee, which could also go in camera; but beyond that, there is the ultimate goal of trying to answer the questions of the employees, many of them long-term employees, about why they were abandoned.

I congratulate my colleague Mr. Comuzzi for that; but to be realistic, we are going to have to deal with CN's management of Route Canada and why it lost the money it was losing, and we are going to have to ask the question of why CN sold CN Route to the so-called "Road Warrior". These are questions that are going to have to be asked.

So we are going to get into a bit of partisan politics. I want to bring that forward, because that is going to happen—as long as we keep in mind our ultimate goal, and that is the employee.

Mr. Gray: I will try to be brief. As you realize, I am never confrontational in our meetings.

The only thing is that whatever is going to happen, Stan, what is going to happen with the new committee that is going to sit? I just listened to a bunch of bullshit from your friend over there.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: Order, please. Mr. Gray, no—

Mr. Gray: Okay, I withdraw that remark.

Stan, the thing is that we have had a longstanding tradition in transportation that we call a spade a spade.

The Chairman: No, no.

Il y a d'autres précédents. Notre critique en matière de transport, M. Marchi, a parlé de ceux de l'immigration. On peut également mentionner le comité spécial chargé d'étudier la loi sur le SCRS, dont les travaux se sont déroulés alors même que le SCRS faisait l'objet d'enquêtes et de poursuites judiciaires, que la GRC menait des enquêtes, notamment à propos d'Inderjit Singh Reyat.

Nous reconnaissons tous qu'il ne faut pas tergiverser, car il y va du sort des employés. On nous a dit cela à plusieurs reprises. Nous ne pouvons pas rester les bras croisés, mais si j'ai bien compris M. Atkinson et M. Malone, nous ne pouvons rien faire, et nous ne pouvons notamment étudier cette question en comité. Ça n'est pas du tout le cas, car il existe des précédents en l'espèce, notamment l'enquête sur le SCRS et les travaux du comité sur VIA Rail, alors même, dans chaque cas, que l'affaire était en instance.

Cela étant dit, il faut se fixer des objectifs réalistes. Il serait agréable de se dire que le comité ne peut rien faire et que les partis n'ont pas à se mêler de cette affaire, mais si l'on considère les trois questions à régler, je pense qu'un sous-comité. . . De surcroît, je rappelle au comité que juste avant l'intersession d'été, nous étions en train de fixer le programme provisoire de nos travaux pour l'automne, et que nous avions prévu d'y inscrire la voie maritime, les aéroports, le transport multimodal, etc. Je pense bien qu'on pourrait confier la question à un sous-comité, qui pourrait aussi siéger à huis clos; mais indépendamment de cela, il faut s'efforcer de répondre aux questions des employés dont certains sont là depuis longtemps, et leur expliquer pourquoi ils ont perdu leur emploi.

Je félicite mon collègue, M. Comuzzi, à cet égard, mais il faut être réaliste: nous allons être amenés à étudier la gestion de Route Canada par le CN et l'origine des pertes subies dans l'entreprise; nous devons aussi nous demander pourquoi le CN a vendu CN Route à l'entreprise appelée «Road Warrior». Voilà les questions qui vont être posées.

Il va donc y avoir des considérations d'ordre politique. Je le signale, car c'est ainsi que les choses vont se passer, mais il faut garder à l'esprit notre objectif ultime, à savoir le sort des employés.

M. Gray: Je vais essayer d'être bref. Comme vous le savez, j'essaie d'éviter tout affrontement pendant les séances du comité.

Mais, quoi qu'il puisse se passer, Stan, que va-t-il advenir du nouveau comité qui va siéger? Je viens d'entendre les balivernes de votre collègue ici présent.

Des voix: Oh, oh!

Le président: À l'ordre. Monsieur Gray. . .

M. Gray: C'est entendu, je retire ce commentaire.

Il reste, Stan, qu'au Comité des transports, on a toujours appelé un chat un chat.

Le président: Non, non.

[Texte]

Mr. Keyes: Apologize for that remark.

Mr. Gray: I apologize. I withdraw my remark. But we do not have to come in here to make political speeches. Your colleague—

The Chairman: Mr. Gray, do you want us to make a decision on this right now? I mean, after we have the submission. That is the focus, because you have already spoken on two surreptitious, incorrect points of order.

Mr. Gray: This is probably going to be the last time I will like my opposition members. Mr. Comuzzi and I have nothing to do it, because we have not even talked about it. With zebra mussels, we have a new recipe for the Great Lakes.

The thing is that we have always had a longstanding tradition in our Transport Committee that whatever happens—technicalities, I do not care, and we have gone through all that stuff—if something is not done properly on the government side or your side or whatever then we can snuff it out, and our Transport Committee will do that. That is why I give credit to Mr. Comuzzi when we talk about CN Route, because I am concerned as much as anybody else, and I do not have to make a political speech to say that I am going to support the people who were involved in CN Route. We are going to snuff it out. Mr. Comuzzi, with myself, even if I do not sit on the committee any more, will snuff it out and we will find out what happens, but let us leave it to the next meeting.

M. Pronovost (Saint-Maurice): J'ai écouté avec grande attention tous mes collègues qui se sont exprimés sur le sujet. Pour moi, une chose est bien claire. Je ne sais pas si c'est notre Comité qui doit l'accomplir aujourd'hui ou plus tard, ou éventuellement d'une autre façon. Je pense que les employés concernés ont droit à la vérité. Ils ont le droit de savoir. Ils ont le droit de ne pas demeurer frustrés pour le reste de leurs jours. Je pense que le Comité doit établir cela de façon très claire et très nette. Ces citoyens sont privés d'une très grosse somme d'argent sur le plan personnel. Les montants d'argent qu'ils peuvent réclamer dans cette situation sont très élevés.

• 1030

Cela dit, les arguments qui ont été avancés par mes collègues Atkinson et Malone sont également très valables. M. Duhamel parlait tout à l'heure de son expérience personnelle. Ma petite expérience personnelle en la matière me dit que cela est très souvent dangereux et très risqué. M. Keyes disait tout à l'heure qu'il y avait moyen de tenir des audiences de façon à ne pas mêler les juridictions des enquêtes en cours. Permettez-moi d'en douter. Je trouve qu'il est extrêmement hasardeux de tenir des audiences publiques au moment où... Dans le cas présent, plusieurs enquêtes—au moins deux enquêtes et peut-être même d'autres—sont en cours. Tout en reconnaissant aux anciens travailleurs concernés le droit d'avoir toute la lumière possible, je me pose de sérieuses questions sur cet aspect. Jusqu'à maintenant, les commentaires de MM. Marchi et Comuzzi ne m'ont pas pleinement éclairé sur la situation.

[Traduction]

M. Keyes: Présentez des excuses pour vos propos.

M. Gray: Je présente mes excuses et je retire mes propos, mais il ne faut pas venir en comité pour faire des discours politiques. Votre collègue...

Le président: Monsieur Gray, voulez-vous que le comité prenne immédiatement une décision à ce sujet? Ou du moins, dès que nous aurons reçu la proposition. Voilà le problème, car vous êtes déjà intervenu sur deux rappels abusifs au Règlement.

M. Gray: Je vais sans doute apprécier mes collègues de l'Opposition pour la dernière fois. M. Comuzzi et moi-même n'avons même pas parlé de cette question. En ce qui concerne les moules zébrées, nous avons une nouvelle recette pour les Grands Lacs.

Au Comité des transports, une longue tradition veut que quoi qu'il puisse se passer, qu'il s'agisse de problèmes techniques ou d'autre chose, s'il y a le moindre problème du côté du parti ministériel ou de votre côté, nous réussissons toujours à le résoudre, et c'est toujours ce qui s'est passé au Comité des transports. C'est pourquoi je reconnais le mérite de M. Comuzzi dans notre débat sur CN Route, car je me préoccupe de cette question comme tout le monde, et sans faire de discours politique, je peux dire que j'accorde mon appui aux gens qui ont travaillé pour CN Route. Nous allons résoudre ce problème. M. Comuzzi et moi-même, même si je ne fais plus partie du comité, allons déterminer ce qui s'est passé, mais laissons cette question en suspens jusqu'à la prochaine séance.

Mr. Pronovost (Saint-Maurice): I have been listening very carefully all of my colleagues who took the floor on this issue. For me, something is very clear. I do not know if it is our committee's responsibility to take action now or later, or eventually, in some other way. I think the employees concerned are entitled to know the truth. They have the right to know, and not remain frustrated for the rest of their days. I think the Committee must establish that very clearly. These individuals have suffered a major financial loss. The amounts they could claim in this case are very high.

Having said that, however, the arguments put forward by my colleagues, Mr. Atkinson and Mr. Malone, are also very valid. Mr. Duhamel referred earlier to his personal experience. The little personal experience I have in this area tells me that it is often a very dangerous, risky one. Mr. Keyes was saying earlier that hearings could be held without interfering with the jurisdictions currently holding the enquiries. I must say I doubt that. I think it is extremely dangerous to hold public hearings when a number of enquiries—at least two, and perhaps more—are under way. While I recognize that the former employees are entitled to know as much as possible, I do have some serious reservations about this legal aspect. So far, the comments made by Mr. Marchi and Mr. Comuzzi did not tell me everything I need to know about the situation.

[Text]

L'autre point important, c'est la pratique courante qui a toujours été de mise au sein du Comité permanent des transports. Jusqu'à maintenant, nous avons toujours discuté en comité directeur de tous les sujets que nous voulions aborder. Nous aurons probablement un programme extrêmement chargé pour l'automne. Plusieurs sujets nous attendent si je me fie au projet de recherche que David et John ont préparé au cours du mois de juin. Nous avions devant nous une liste très impressionnante de sujets que nous voulions aborder à l'automne et le printemps prochain.

Je ne veux pas dire que le sujet qui est devant nous n'est pas important. Au contraire, je voudrais qu'on comprenne bien que je le trouve très important. Je répète que les employés ont le droit de savoir la vérité. Cependant, je pense que la pratique passée du Comité permanent des transports de permettre au Comité directeur d'examiner ces questions-là est une pratique qui évite l'anarchie et évite qu'en pleine audience, lors d'un programme extrêmement chargé, tout le monde puisse soulever un nouveau sujet.

Tout le monde sait que la question des transports est très vaste et très complexe. On a même déjà dit qu'il serait peut-être bon d'avoir deux comités différents sur cette question-là. Dans ce contexte, j'hésite à appuyer la proposition de M. Comuzzi, qui mérite toutefois toutes nos félicitations pour le travail qu'il a fait dans ce dossier-là. Merci.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, on a point of order, are we allowed to question at all, to ask one question of the...?

The Chairman: Go ahead.

Mr. Keyes: I just want to know how long the member is prepared to wait. Are we waiting until all lawsuits and appeals are over before we decide to deal with it as a committee?

The Chairman: Let us finish every contribution here and then... Your question is there. Perhaps you want to comment and reply briefly—

Mr. Pronovost: I may comment, but maybe—

The Chairman: —but I think there is a way to handle that from his own contribution. But anyway, I am trying to get a consensus of what the discussion is, and as I heard Mr. Pronovost, I think in his remarks he gave a potential answer to your question. But I may be Merlin the Magician in reading into it.

Mr. Schneider (Regina—Wascana): It is rather difficult to comment at this late stage without repeating what has been said on both sides of the table, except for one or two points that I would make.

First of all—and perhaps it addresses in part the question Mr. Keyes raised with respect to abiding by the very legitimate concerns of the employees—it does require some money, and the person in charge of trying to determine what moneys are available is the Superintendent of Bankruptcy along with the RCMP. So until such time as their investigation is done I think it would be principally academic to go through the exercise of talking to people and listening to people. I am quite concerned that the trail does not cool off, but given the investigations that are currently under way, I think the trail will not be allowed to cool off.

[Translation]

The other important point is that until now, the steering Committee of the Standing Committee on Transport has always discussed the Committee's future business. We will probably have a very busy schedule for the fall. Judging from the research proposals prepared by David and John in June, there are a number of issues we should be looking at. We had a very long list of topics we wanted to study this fall and next spring.

I do not mean to imply that the subject under discussion here is not important. On the contrary, I want people to understand that I consider it most important. As I said, the employees are entitled to know the truth. However, I think that as in the past, the Standing Committee on Transport should allow its steering Committee to study these issues. In this way, we avoid anarchy and avoid having members raise new topics when we are in the midst of a very busy schedule.

We all know that transportation is a very vast, complex field. It has even been said that it might be good to have two different transport committees. For all these reasons, I am reluctant to support Mr. Comuzzi's proposal, even though I do congratulate him for the work he has done on this issue. Thank you.

M. Keyes: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Avons-nous le droit de poser une question à l'intervenant?

Le président: Allez-y.

M. Keyes: J'aimerais savoir combien de temps le député est prêt à attendre. Est-ce que nous allons attendre que toutes les poursuites et tous les appels soient réglés avant de décider d'examiner la question?

Le président: Peut-être qu'il faut commencer par entendre toutes les interventions et ensuite... Vous avez posé une question, peut-être qu'on aimerait y répondre brièvement...

M. Pronovost: Je peux faire une remarque, mais peut-être...

Le président: ...mais je pense que le député a répondu lors de sa propre intervention. J'essaie de dégager un consensus et je pense que M. Pronovost a peut-être répondu à la question. Mais il se peut que je lui fasse dire quelque chose qu'il n'a pas dit.

M. Schneider (Regina—Wascana): Il est difficile maintenant de faire des remarques sans répéter ce qui a déjà été dit des deux côtés de la table. Cependant, j'ai une ou deux remarques que j'aimerais faire.

Le premier point répond peut-être en partie à la question soulevée par M. Keyes concernant le respect des droits très légitimes des employés. Il nous faut des fonds pour résoudre le problème, et ceux qui ont la responsabilité de déterminer les sommes dont on dispose sont le surintendant des faillites et la GRC. Donc jusqu'à ce que ces enquêtes soient terminées, je pense qu'il ne serait d'aucun intérêt pratique d'écouter des témoins. Je ne veux pas qu'on perde de vue cette question, mais, compte tenu des enquêtes en cours, je pense que cela est peu probable.

[Texte]

[Traduction]

• 1035

So I think that in part answers to the question as to when employees might expect some action, and that is when money is available, and that would be determined by the Superintendent of Bankruptcy.

Second, I do not think I heard anyone say they are not in favour of the principle of what Mr. Comuzzi is trying to do. I am somewhat threatened by Mr. Angus's three-Coke presentation in front of me, because that suggests maybe this meeting could go on considerably longer than I really think it should.

Mr. Angus: Make the record show Coca-Cola, please.

Mr. Schneider: Sorry, registered trademark of Coke, right.

I do not think I have heard anyone argue against the spirit of what Mr. Comuzzi is saying, and yet I have heard people say there is nothing stopping us from conducting a series of hearings in spite of the fact that there is a legal opinion to the department saying that they deem it would be prejudicial.

The Chairman: To that lawsuit.

Mr. Schneider: To that lawsuit, that is right. It is of interest, I think, to the committee for me to report what has happened in Saskatchewan. You may have heard of the Saskatchewan Transportation Company people being charged with accepting—

The Chairman: Have they come back from Texas yet?

Mr. Schneider: Yes, they are back from Texas. The matter is still before the courts. The Government of Saskatchewan had served notice that they were going to do an inquiry into the affair, and the courts stopped the Government of Saskatchewan from doing this while this matter was before the courts.

So we can argue and engage ourselves in rhetoric here until the three Coca-Colas are gone if we wish, but I think Mr. Angus was centring towards a direction we might be able to consider following some time down the road. But realistically, until such time as the Superintendent of Bankruptcy is through his investigation, there really is not anything anybody can expect to gain out of any exercise or charade.

I would have no objection to seeing Mr. Comuzzi put his motion on the table. I would, however, like to see it tabled until such time as the Superintendent of Bankruptcy has completed his report, and then we can proceed with some meaning.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, it seems I was the instigator of this meeting. If you would recognize—

The Chairman: Why do you not let Mr. Malone speak, because you are the instigator, and we will do it like a bill. You can close it out after Mr. Malone makes his comments.

Mr. Comuzzi: Is Mr. Chadwick going to say something?

The Chairman: He did not indicate.

Mr. Comuzzi: I do not like to lose Mr. Chadwick's wisdom in these discussions.

Voilà qui nous renseigne, en partie du moins, sur le moment à partir duquel les employés peuvent s'attendre à être indemnisés. Ce sera lorsque le surintendant des faillites aura débloqué les fonds nécessaires.

Si je ne m'abuse, personne ne s'est prononcé contre le principe avancé par M. Comuzzi. Je m'inquiète un peu de voir que M. Angus a cru bon de se munir de trois canettes de Coke, car on pourrait en déduire que la réunion va se prolonger beaucoup plus longtemps qu'elle ne le devrait.

M. Angus: J'aimerais que le compte rendu précise que la marque que j'affectionne c'est le Coca-Cola.

M. Schneider: Je m'excuse, j'aurais dû en effet citer la marque brevetée de Coke.

Personne ne s'oppose donc en principe à ce que propose M. Comuzzi, mais certains soutiennent cependant que rien ne nous empêche de tenir des audiences alors que le ministère a obtenu un avis juridique selon lequel ces audiences seraient préjudiciales.

Le président: Compte tenu du procès qui est intenté.

M. Schneider: C'est exact. Je pense qu'il serait utile que j'informe le comité de ce qui se passe en Saskatchewan. Certains d'entre vous savent peut-être déjà que certains administrateurs de la *Saskatchewan Transportation Company* sont accusés d'avoir accepté. . .

Le président: Sont-ils de retour du Texas?

M. Schneider: Oui. L'affaire est toujours devant les tribunaux. Le gouvernement de la Saskatchewan a annoncé qu'il comptait faire enquête dans cette affaire, et les tribunaux l'ont empêché de le faire tant qu'une décision judiciaire n'aurait pas été rendue.

Nous pouvons donc discuter de tout ceci jusqu'à en perdre haleine ou jusqu'à ce que M. Angus ait terminé ses trois Coca-Cola, mais je pense qu'il nous proposait une voie que nous pourrions peut-être envisager de suivre un peu plus tard. Il faut être réaliste. Il ne nous servira à rien de nous lancer dans cette étude avant que le surintendant n'ait terminé son enquête.

Je ne m'oppose pas à ce que M. Comuzzi dépose sa motion. Il serait cependant inutile qu'il le fasse avant que le surintendant des faillites n'ait déposé son rapport.

M. Comuzzi: Monsieur le président, c'est moi qui ai demandé la tenue de cette réunion. Si vous me donnez la parole. . .

Le président: Permettez à M. Malone de terminer, et comme c'est vous qui êtes le parrain de cette motion, nous procéderons comme nous le faisons lors de l'étude d'un projet de loi, et c'est vous qui aurez le dernier mot.

M. Comuzzi: M. Chadwick veut-il prendre la parole également?

Le président: Il n'a pas demandé la parole.

M. Comuzzi: Je ne voudrais pas me priver de la sagesse de M. Chadwick.

[Text]

The Chairman: You do not have his voice; you still have his wisdom. You will see how it is when he votes, or whatever.

Mr. Malone: I want to make two or three very quick comments. With respect to the notion that the committee can go in camera from time to time, the committee never knows from moment to moment what is going to be uttered in the next sentence. The only protection for an appropriate legal process would be if we went in camera all the time and were committed not to table. Otherwise you have a public forum that is in direct contrast with legal investigations taking place at the present time.

As to the argument that there have been other precedents set in the past, Air India is given as an example. It had not come to my mind until it was mentioned. But had anybody asked if there were any precedents on the other side, I certainly would not have bet that there are no precedents. Of course there are. But I would argue that there should not have been, that it is a clearly established—

Mr. MacLellan: On a point of order, Mr. Chairman, let us not talk about what precedents are there, whether they are right or not. The precedents are there, and that speaks for itself. I do not want a commentary on his opinion as to whether or not they are right; they are precedents, and they are bone fide and they are a part of the rules of the House.

Mr. Malone: That was not a point of order, so let me continue.

The Chairman: I was talking to somebody else at the time, so I will listen a little more carefully.

Mr. Keyes: It was very good, whatever it was.

Mr. Malone: The clear division of the British legal system has always been that politicians write laws, police enforce laws, and judges interpret laws. You can add that lawyers collect the fees. But the truth of the matter is that what we are asking, during the midst of the process of other divisions of the legal system being engaged at the present time into an investigation, is to have parliamentarians assume the same role.

• 1040

Quite frankly, it is counter to how this system has historically worked, irrespective of the fact that you can raise and double up from time to time the exceptions where we have presumed ourselves to be able to go on. But what you have is the opportunity for us, through the very nature that we are public, to put in place prejudice against hearings that are already undertaken.

The Chairman: We are aware of that difficulty. I thought you were going to respond to some of the comments. You are sort of repeating some of the earlier comments, Mr. Malone.

Mr. Keyes: He did the precedent thing.

The Chairman: Pardon?

Mr. Malone: Well, I did the precedent thing, and I did the thing—

[Translation]

Le président: Sa sagesse n'a pas nécessairement à s'exprimer en parole. Vous verrez comment elle se manifeste au moment du vote.

M. Malone: J'aimerais faire deux ou trois très brèves observations. En ce qui concerne la possibilité pour le comité de tenir des séances à huis clos, nous ne savons jamais exactement ce qui va être abordé devant nous. La seule façon de se protéger totalement des poursuites, ce serait de toujours siéger à huis clos et de ne permettre le dépôt d'aucun document. Sinon, le comité devient une tribune publique où la procédure suivie est à l'opposé de celle des tribunaux.

Certains précédents ont été cités, comme celui d'Air India. Je n'y avais pas songé. Je suis toutefois convaincu qu'il y a des précédents qui vont dans le sens contraire. À mon avis, il est clair...

M. MacLellan: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Nous n'avons pas à préciser quels sont ces précédents, s'ils sont pertinents ou pas. Le simple fait qu'il existe des précédents suffit. Peu importe son avis quant à leur pertinence, il s'agit de précédents valables qui font maintenant partie du Règlement de la Chambre.

M. Malone: Comme il ne s'agissait pas d'un rappel au Règlement, je me permets de poursuivre.

Le président: Je m'excuse, mais je ne faisais pas attention, car je parlais à quelqu'un d'autre.

M. Keyes: Quoi qu'on ait dit, c'était très bien.

M. Malone: Dans le système juridique britannique, c'est aux hommes politiques d'adopter les lois, à la police de les appliquer et aux juges de les interpréter. Quant aux avocats, ils s'enrichissent. En l'occurrence, alors que d'autres instances du système judiciaire mènent actuellement leur propre enquête, nous parlementaires, à jouer le même rôle.

À mon humble avis, c'est contraire à nos traditions, même s'il nous est arrivé à l'occasion d'agir différemment. Nous courons le risque, nos audiences étant publiques, de nuire à un processus actuellement en cours.

Le président: Nous le savons très bien. Je croyais que vous vouliez répondre à certains commentaires. Vous ne faites que répéter ce qui a déjà été dit, monsieur Malone.

M. Keyes: Il a présenté l'argument du précédent.

Le président: Pardon?

M. Malone: J'ai présenté l'argument du précédent, et j'ai...

[Texte]

The Chairman: Yes, you did. I thought you were—

Mr. Malone: I took a look at the question of the in camera meetings—

The Chairman: You did, and that is very well put.

Mr. Malone: —and that is different. that is separate and apart.

The Chairman: That is right.

Mr. Malone: You do not have a question of privilege, and I am about to wrap up, if you would just be calm.

Obviously, Mr. Chairman, the sides were drawn here and we might as well move to the vote on it. But—

The Chairman: You have concluded, then?

Mr. Malone: Sure.

The Chairman: Mr. Comuzzi opened it up with a letter and I am asking him to close it out in terms of the discussion. Then we will decide where we go.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, let me try to summarize what we have heard here this morning. I do not think there is any disagreement on either side of the table with respect to the principle that there are employees who previously worked for CNR and transferred over to Transport Route Canada Incorporated and who were adversely affected by the sale, and their rights should be looked after and they should be addressed immediately. I do not think there is any question about that.

The main things that would prevent that inquiry would be the three areas that have come before us today. Let me just summarize those: the civil actions that are in progress, the trustee in bankruptcy, and the ongoing RCMP investigations. Let me address each of those as succinctly as I can.

First off, I shall deal with this letter that was given to us—McCarthy Tétrault, I would assume. . . the date is September 14. It is self-serving and it should not even be addressed. I cannot believe that a legal firm would do that. It is on a request from CNR, the subject-matter of what we are discussing today.

Let me say this, when it comes to lawsuits and the civil actions, I spent a couple of weeks this summer at 145 Queen Street in Toronto, which is the Registrar's Office for the Supreme Court of Ontario. There are so many lawsuits started with respect to this sale, not by any employees but by people who feel they were adversely affected, starting with the previous partner of one Manfred Ruhland. The documents take up rooms, and it is hard to find the information. So if we are going to wait for civil actions, if the employees will have to wait for the finalization of every civil action that is ongoing, we will be well into the 21st century. I can say that without fear of contradiction.

We all know, Mr. Chairman, what the length of time a lawsuit is taking. Any lawsuit that I have seen is a lawsuit that is commenced against CNR or some of the principals of Transport Route Canada, and has nothing to do with the subject-matter that I brought before this committee, and that is the best interests of the employees who were adversely affected. Most of those lawsuits are on the propriety of what happened in 1986 and how it developed.

[Traduction]

Le président: Oui. Je croyais que vous vouliez. . .

M. Malone: Je voulais dire un mot sur les séances à huis clos. . .

Le président: Vous l'avez fait, et votre démonstration est parfaite.

M. Malone: . . . et c'est différent. C'est totalement différent.

Le président: Tout à fait d'accord.

M. Malone: Il n'y a pas de question de privilège en jeu et si vous voulez bien vous calmer, je vais conclure.

De toute évidence, monsieur le président, les porte-parole des deux camps se sont exprimés, et nous pourrions tout aussi bien passer au vote. Cependant. . .

Le président: Vous avez donc terminé?

M. Malone: Oui.

Le président: C'est M. Comuzzi qui est à l'origine de cette question avec sa lettre, et je lui demanderai de conclure le débat. Ensuite nous prendrons une décision.

M. Comuzzi: Monsieur le président, permettez-moi de faire un petit résumé de ce qui a été dit ce matin. Je ne pense pas qu'il y ait désaccord de part ou d'autre quant aux tenants et aux aboutissants de cette affaire. Des employés qui auparavant travaillaient pour le CN ont été mutés à Transport Route Canada lorsque celle-ci a racheté certains services du CN. Ils ont subi un préjudice, ils ont des droits et ils doivent être respectés. Je ne pense pas que personne ne le conteste.

Ce qui pourrait empêcher cette enquête, ce sont les trois choses dont nous avons parlé aujourd'hui, à savoir: les poursuites civiles actuellement en cours, l'administrateur chargé de la faillite, et les enquêtes de la Gendarmerie royale. Prenons-les une par une, succinctement.

Premièrement, il y a cette lettre qui nous a été donnée—M. McCarthy Tétrault, je suppose. . . en date du 14 septembre. Elle ne vaut même pas la peine qu'on en discute. Je n'arrive pas à croire qu'un cabinet juridique puisse faire cela. C'est à la demande du CN, question dont nous discutons aujourd'hui.

Pour ce qui est des poursuites judiciaires et des actions civiles, permettez-moi de vous dire que j'ai passé quelques semaines cet été au 145 de la rue Queen à Toronto, siège du bureau du registraire de la Cour suprême de l'Ontario. Le nombre de poursuites engagées au sujet de cette vente ne se compte plus, non seulement de la part des employés, mais de la part de toutes sortes de gens qui se sont sentis lésés, à commencer par l'ancien associé d'un certain Manfred Ruhland. Les dossiers occupent des salles entières, et il est difficile de trouver les renseignements qu'on cherche. Si nous devons attendre le résultat des actions civiles, si les employés doivent attendre le résultat de chaque action civile engagée, nous ne pourons rien faire avant le XXI^e siècle. Je peux l'affirmer sans crainte d'être contredit.

Nous savons tous, monsieur le président, le temps que peuvent prendre de telles poursuites. Tous les dossiers que j'ai vus concernent des poursuites engagées contre le CN ou certains des principaux actionnaires de Transport Route Canada, et n'ont rien à voir avec la question dont j'ai saisi le comité, à savoir la défense des intérêts des employés qui ont été lésés. La majorité de ces poursuites concernent le bien-fondé de ce qui s'est passé en 1986 et les événements ultérieurs.

[Text]

Let me also say, Mr. Chairman, that I visited with the trustee in bankruptcy several times, and unfortunately—I am not getting, Mr. Chairman, into the substance of this—the trustee in bankruptcy is only dealing with a shell corporation, and this is the substance of what we shall have to look at.

• 1045

The assets of Transport Route Canada Incorporated were sold over to two separate companies. All of the real estate holdings of Transport Route Canada, which were formerly owned by CNR, are over in a company that is not subject or under the control of the trustee in bankruptcy. The disposition of the real estate holdings, which were financed by Royal Trust, are being handled under a court-appointed receiver whose interests are in protecting the interests of Royal Trust, the mortgagor in the transaction. As trustees in bankruptcy that are looking after the employees of this corporation, we do not have any right to talk to this court-appointed receiver, except by court order. But the court-appointed receiver is only interested in protecting the rights of the mortgagor in that transaction, which is certainly not the employees.

The assets of this corporation, the rolling stock and the stuff that they found in the warehouses that were transferred over, were financed first off by the Royal Bank of Canada for \$13 million and then the Royal Bank was bought out and the Bank of Montreal came into place. On the day of bankruptcy they were. . . I am going into substance—

The Chairman: Yes, you really are.

Mr. Comuzzi: Okay, let me conclude.

The Chairman: You have already said the germane thing in a previous—

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, if the trustee in bankruptcy were here as a witness today, he would confirm that there is no money in the till for the employees and there will not be any money in the till for employees, regardless of what everybody is hoping for. In fact, there is no money in the till to even convene another meeting to discharge the bankruptcy. Anyone who thinks there is going to be some money in the till to pay off the employees is not aware of all the facts.

Let me just conclude, Mr. Chairman, by talking about the RCMP investigation, and my investigations criss-crossed with theirs.

I have not come across any investigation that affects the employees. They are looking at the fraudulent transaction, the fraudulent conveyances that go with a transaction such as this. They are looking at the substance of the security interests, and more so than anything else, they are looking at a company in the United States and trying to get some reciprocity with the FBI, a company called Holmes Transport Incorporated in Massachusetts. And why they are looking at that is because a whole bunch of money from this company in Canada went over to acquire this company in the United States.

[Translation]

Permettez-moi également d'ajouter, monsieur le président, que j'ai plusieurs fois rencontré l'administrateur responsable de la faillite et que malheureusement—je n'entrerai pas dans les détails, monsieur le président—cet administrateur s'occupe de la liquidation d'une société écran, et c'est bien à cela qu'il nous faudra nous intéresser.

Les actifs de Transport Route Canada Incorporated ont été vendus à deux sociétés différentes. Les actifs immobiliers de Transport Route Canada qui appartenaient à l'origine au CNR, sont entre les mains d'une société qui échappe au contrôle du syndic de faillite. Quant à la cession des biens immobiliers qui avaient été financés par Royal Trust, elle a été confiée à un curateur nommé par la justice et qui est là pour protéger les intérêts de Royal Trust, le débiteur hypothécaire de cette transaction. En qualité de syndics de faillite responsables de la protection des intérêts des employés de cette société, nous n'avons pas le droit de communiquer avec le curateur nommé sur décision du tribunal, si ce n'est sur ordonnance de ce dernier. Le curateur n'est là que pour protéger les droits du débiteur hypothécaire dans la transaction, et certainement pas ceux des employés.

Les actifs de la société qui ont été transférés, le matériel roulant et ce que l'on a pu trouver dans les dépôts, ont été d'abord rachetés grâce à l'intervention de la Banque Royale du Canada pour 13 millions de dollars, laquelle Banque Royale a ensuite cédé la place à la Banque de Montréal. Le jour de la banqueroute. . . Mais j'entre ici dans les détails. . .

Le président: En effet.

M. Comuzzi: Parfait, permettez-moi alors de conclure.

Le président: Vous aviez d'ailleurs déjà expliqué cela auparavant. . .

M. Comuzzi: Monsieur le président, si le syndic de faillite était ici, comme témoin, il pourrait confirmer qu'il n'y a plus d'argent dans la caisse pour les employés, et qu'il n'y en aura jamais, quels que soient les espoirs des uns et des autres. En fait la caisse est à ce point vide qu'il est absolument inutile de vouloir tenir une autre réunion de règlement de faillite. Tous ceux qui croient qu'il y a encore de l'argent pour indemniser les employés, ne sont tout simplement pas au courant de la réalité.

Permettez-moi maintenant, monsieur le président, de clore en abordant la question de l'enquête de la GRC, et du résultat de mes propres recherches à ce sujet.

Je n'ai aucune connaissance de quelque enquête que ce soit qui concernerait les employés. Ce qui intéresse la GRC, ce sont les irrégularités qui ont pu caractériser cette transaction, notamment dans la cession de certains titres de propriété. Elle s'intéresse aux garanties et sûretés, et plus que tout autre à une société américaine contre laquelle elle essaie d'obtenir un mandat du FBI, il s'agit de la Holmes Transport Incorporated, enregistrée au Massachusetts. La raison en est que notre société canadienne a consacré des capitaux importants à l'acquisition de cette société américaine.

[Texte]

Now Mr. Ruhland is over in the United States, and what they found is that this company in the United States followed the same pattern as Transport Route Canada in Canada. Everything has disappeared. Even the pension funds in the United States have disappeared. So not only is the FBI investigating it, there is a congressional committee investigating it too.

So there is nothing to do with the RCMP, how it affects the employees who were adversely affected by this country. So let us take those three areas out of the equation. We do not have to be concerned about the RCMP investigation, and even if we do, we can always stop our hearings. We do not have to be worried about the civil litigation, and we certainly do not have to be worried about the trustee in bankruptcy, who may eventually be used to distribute the funds that we would make available for the affected employees.

So I think those issues that we make, Mr. Chairman and gentlemen, are not pertaining to the reason why I requested this hearing, and that is to do what we can immediately. In simple terms, are we going to look after the employees who are adversely affected by the actions of CNR, and subsequently, because it is a Crown Corporation, by this government? I think the people out there are waiting for seasoned politicians to start to look after the people in this country.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Comuzzi. I want to share with those members who complimented you in the general discussion earlier for being as diligent as you were post-June, investigating and starting a very interesting and moving letter campaign on this issue.

The way you summed up just now is a tribute to your hard work, because you came down to the area I hope members direct their attention to, and that is the workmen. Those are the letters we received saying there was severance pay, vacation pay, and no termination pay because they did not get any notice.

• 1050

Just on the *sub judice*, because I know we have lawyers here, and this issue was quite properly raised. . . Actually, I am glad you summarized, because you have touched on what I was going to read. I think it is interesting to read this, because I do have a thought that might try to balance the different points of view and still not shut the door on the issue Mr. Comuzzi has raised, which is the workmen, not the criminal side or whether there were possible assets or what was the valuation.

Mr. Marchi and others mention many things. A lot of that can still be canvassed when CN comes before us on general estimates if you get a concerted attack from an opposition point of view and put the heat to the toes. Frankly, sometimes it has not been too concerted an attack from an opposition point of view on certain issues. Some of that can be canvassed.

Mr. MacLellan raised a very good point. Why was CN even talking to these people before the last election and then not afterwards?

[Traduction]

M. Ruhland est à l'heure actuelle aux États-Unis, et il se trouve que la compagnie américaine en question a connu le même sort que Transport Route Canada. C'est-à-dire que tout a disparu. Même le fonds de pension. Non seulement le FBI a été saisi, mais une enquête a été ouverte par une commission du Congrès.

En fait la GRC n'est absolument pas concernée par le sort des employés canadiens qui ont été lésés. Voilà donc trois chapitres de toute cette affaire qui ne nous concernent pas. Nous n'avons pas à nous préoccuper de l'enquête de la GRC, et même si nous le faisons, nous pouvons toujours suspendre nos séances. Nous n'avons pas non plus à nous sentir concernés par la procédure civile ni à nous inquiéter de ce que fait le syndic de faillite, auquel nous pourrions éventuellement faire appel au cas où il y aurait, en fin de compte, des fonds à répartir entre les employés.

La raison pour laquelle j'ai demandé cette réunion, monsieur le président, messieurs, n'a rien à faire avec tout cela, il s'agit pour moi de savoir ce que nous pouvons faire dans l'immédiat. Très simplement, allons-nous nous intéresser au sort des employés qui ont été lésés par les décisions prises au CNR, et finalement, puisqu'il s'agit d'une société d'Etat, par le gouvernement? Je pense que l'on attend que des hommes politiques dotés de caractère défendent les intérêts de ceux qui ont été lésés.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Comuzzi. Je me joins aux membres du comité qui vous ont félicité d'avoir fait preuve de diligence lorsque, passé le mois de juin, vous avez commencé votre enquête et vos recherches, et en même temps lancé une campagne de sensibilisation tout à fait remarquable sur cette question.

Le résumé que vous venez de nous faire est l'aboutissement de ce travail de fond, et vous posez bien le problème auquel j'espère que les membres du comité consacreront toute leur attention, celui du sort des employés. Voilà des lettres que nous avons reçues selon lesquelles une indemnité de départ et une rémunération de congés annuels ont été versés, mais pas d'indemnité de cessation d'emploi parce qu'il n'y a pas eu de préavis.

Pour ce qui est du fait que l'affaire est devant les tribunaux, parce qu'il y a ici des avocats, je pense qu'on a eu tout à fait raison de soulever cette question. J'ai en fait aimé vos propos, car vous avez évoqué ce dont j'allais parler. Je vais lire quelque chose qui va vous intéresser parce que j'ai une idée sur la façon de concilier les différents points de vue sans écarter la proposition de M. Comuzzi au sujet des travailleurs, sans qu'il soit question de criminalité, d'actifs possibles ou d'évaluation.

M. Marchi et d'autres ont parlé de beaucoup de choses. On pourra en débattre lorsque le CN viendra nous parler de prévisions budgétaires. Il suffira d'une attaque concertée de l'opposition pour mettre un peu de pression. Je dois quand même dire que l'opposition a manqué de concertation dans certaines de ses attaques. On pourra en discuter.

M. MacLellan a soulevé un excellent argument. Pourquoi le CN tenait-il des pourparlers avec ces gens-là avant les dernières élections, mais pas après?

[Text]

Coming to *sub judice*, this is ye olde *Beauchesne's*:

335. Members are expected to refrain from discussing matters that are before the courts or tribunals which are courts of record. The purpose of this sub-judice convention is to protect the parties in a case awaiting or undergoing trial and persons who stand to be affected by the outcome of a judicial inquiry. It is a voluntary restraint imposed by the House upon itself in the interest of justice and fair play.

The next item says:

336.(1) The sub-judice convention has been applied consistently in criminal cases.

(2) The precedents in criminal cases are consistent in preventing reference to court cases before a judgment is rendered; however, the convention ceases to apply after the judgment is given.

Again, that refers to a criminal case, and then it concludes in this section:

Nevertheless, the convention is applied again when an appeal is launched.

Again, that is a criminal matter. Item 337 says:

337.(1) No settled practice has been developed in relation to civil cases, as the convention has been applied in some cases but not in others.

(2) In civil cases the convention does not apply until the matter has reached the trial stage.

Then item 338.(1) says:

338.(1) Matters before a royal commission are not subject to the convention.

Just to conclude, item 338.(2) says:

(2) When an appeal is taken to the Governor-in-Council, it cannot be considered sub-judice while the appeal is pending because the Governor-in-Council then acts in an administrative and not in a judicial capacity, and therefore such matters may be debated in the House of Commons.

Colleagues, I think it is very clear in criminal matters that there is very definitely a *sub judice* convention; in civil matters, there is not. There are civil cases in this matter. I do not know of any civil action involving the workmen's pay.

I understand the generality of it, and Mr. Malone may be very correct. I think there is a consensus, and members have indicated we should make a decision. I think Mr. Angus, in his very early contributions—it was repeated in part by Mr. Pronovost—had what the chair would like to see in terms of the workmen, not the valuation, the securities, the fraud or all those other matters, some of which we will never touch and should never touch or even think of touching, because the police and the trustee in bankruptcy are dealing with it.

[Translation]

Pour ce qui est des tribunaux, je vais citer le bon vieux *Beauchesne*:

335. On attend des députés qu'ils évitent d'évoquer des questions en instance devant les tribunaux ou les cours dites d'«archives». Cette convention a pour but de protéger à la fois les parties aux affaires en instance d'introduction ou de jugement et toutes les personnes qui risquent d'être touchées par la conclusion d'une action en justice. Il s'agit là d'une contrainte à laquelle la Chambre s'assujettit elle-même dans l'intérêt de la justice et de l'équité.

Le point suivant se lit comme suit:

336.(1) La convention en question a été appliquée *ne varietur* aux affaires pendantes devant les tribunaux répressifs.

(2) En ce qui concerne ces affaires pénales la jurisprudence est claire. Il n'est jamais permis d'évoquer les affaires en cours avant le prononcé du jugement. En revanche, la convention cesse de s'appliquer dès qu'intervient celui-ci.

Cette disposition s'applique aussi à une affaire pénale. Je lis la fin.

Elle s'applique derechef dès la formation de l'appel.

Il s'agit une fois encore d'une affaire pénale. Je lis le commentaire 337:

337.(1) En ce qui concerne les affaires civiles il n'existe encore aucun usage établi; retenue dans certains cas, la convention ne l'a pas été dans d'autres.

(2) La convention, en matière civile, ne commence à s'appliquer qu'au moment où l'affaire est effectivement en instance.

Je lis le commentaire 338.(1):

338.(1) Sont soustraites à la convention les affaires dont est saisie une commission royale.

Je lis le paragraphe suivant:

(2) Les appels au Gouverneur général en conseil ne peuvent être assimilées à des instances ouvrant droit à l'application de la convention. Le Gouverneur-en-conseil exerçant en l'espèce des fonctions administratives et non judiciaires, il est permis, en conséquence, de débattre ces questions à la Chambre.

Il est donc bien évident, mesdames et messieurs, que la convention s'applique dans le cas des affaires pénales, mais pas dans les affaires civiles. Il s'agit ici d'affaires civiles. A ce que je sache, il n'y a pas de poursuite civile en ce qui concerne la rémunération des travailleurs.

Je sais que c'est assez général. M. Malone peut avoir tout à fait raison. Je pense qu'il y a entre nous consensus et que les députés veulent rendre une décision. Je pense que M. Angus, dans ses toutes premières remarques—qui ont en partie été reprises par M. Pronovost—visait ce que souhaite le président pour les travailleurs, non pas l'évaluation, les valeurs, la fraude ou autres questions que nous n'aborderons jamais et que nous ne devrions même pas envisager d'aborder parce que c'est la police et le syndic de faillite qui s'en occupent.

[Texte]

I agree with Mr. Comuzzi. I do not think there is any money out there. This may involve, as Mr. MacLellan mentioned, the pension plan of CN. These people are not really CN employees. Some of them had to take an early pension, but they are no longer CN employees. There are different angles. Perhaps it may be just *ex gratia* things we are talking about, but I wonder if members would be disposed. . . I think there is a general consensus that there is something wrong here in terms of the workmen.

To avoid a vote that would preclude any study of this issue for even the bottom line, so that guidelines could be established from a study to ensure this would not happen again, even if nothing can get to the workmen today, the issue of the workmen—only the workmen and their pay—should be referred to the subcommittee of this committee. Perhaps we could request an opinion from the law clerk to see if that would be a proper area for us to canvass and not trespass the basic guidelines of the criminal *sub judice* rule or even the civil rule, although the civil side—Mr. Malone mentioned a civil action by prospective purchasers against the CN—is very complicated, etc. I just throw that out.

• 1055

We all feel badly about this situation. It should never have occurred. There should have been some protection. The only thing in the agreement I am to understand is that CN, according to the contract or the agreement, was to make “best efforts” to keep Route Canada going for three years. For some workmen, and I do not know why, there was some protection for one year. Those areas could be explored. What did they mean by “best efforts”? I do not know.

Mr. Comuzzi: It was a very loose term.

The Chairman: Of course it is a loose term.

In reviewing the totality of everything, of the composition of this committee, the fact that it has been before the committee in a loose way from time to time and has not really been examined in terms of workmen, the chair feels that there could be a consensus to have the subcommittee really look at this and make sure we do not trespass where we are not supposed to trespass, and get a legal opinion from the law clerk on the propriety of this committee looking at the workmen, and that issue.

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, the striking committee is free to do that at any. . . not the striking committee but the—

The Chairman: The subcommittee.

Mr. Atkinson: The steering committee is free to do that at any point in time and come back to this—

The Chairman: It is, Mr. Atkinson, as long as it is not a definitive decision today.

Mr. Atkinson: Exactly. There is no motion on the floor, as I understand it, or is there?

The Chairman: Not yet. Mr. Atkinson raises a point. We have had a general discussion, which I think has been very constructive, and frankly some things were learned. I would be hesitant to see a formal motion that was going to

[Traduction]

Je suis d'accord avec M. Comuzzi. Je ne pense pas que ce soit une affaire d'argent. Cela peut peut-être toucher, comme M. MacLellan l'a dit, le régime de retraite du CN. Ces travailleurs ne sont pas vraiment des employés du CN. Certains d'entre eux ont dû prendre leur retraite anticipée, mais ils ne sont plus des employés du CN. Il y a plusieurs points de vue. C'est peut-être de paiement à titre gracieux qu'il faudrait parler, je me demande si les membres seraient disposés. . . En tout cas, on semble s'entendre sur le fait qu'il faut corriger la situation des travailleurs.

Pour éviter un vote qui empêcherait d'étudier cette question sur le plan financier, pour que des lignes directrices soient fixées à la suite d'une étude pour veiller à ce que cela ne se reproduise jamais, même s'il est impossible de verser quoi que ce soit aujourd'hui aux travailleurs, la question des travailleurs—uniquement celle des travailleurs et de leur rémunération—devrait être renvoyée au sous-comité. Il faudra peut-être l'avis du légiste de la Chambre pour déterminer s'il s'agit là pour nous d'un sujet d'investigation acceptable qui ne nous fasse pas enfreindre la convention du silence applicable aux affaires pénales ou mêmes civiles, même si les poursuites au civil—M. Malone a parlé d'une poursuite au civil des acheteurs éventuels contre le CN—sont très compliquées. C'est une idée que je vous lance, comme ça.

Nous déplorons tous cette situation qui n'aurait jamais dû se présenter. Une certaine protection aurait dû être accordée. Je crois comprendre que d'après l'entente, le CN devait «faire de son mieux» pour conserver Transport Route Canada pendant trois ans. Pour des raisons que j'ignore, on a accordé à certains travailleurs une protection d'un an. Il faudrait nous pencher là-dessus. Que voulait-on dire par «faire de son mieux»? Je ne sais pas.

M. Comuzzi: C'est un terme très imprécis.

Le président: Bien sûr que c'est imprécis.

Tout bien considéré, compte tenu de la composition du comité et du fait qu'on en a parlé d'une façon générale à l'occasion sans toutefois étudier le point de vue des travailleurs, j'estime que nous pourrions arriver à un consensus pour qu'un sous-comité étudie la question. Il faut nous assurer de ne pas outrepasser les limites de notre compétence et demander conseil auprès d'un légiste sur l'opportunité pour notre comité d'étudier la situation des travailleurs dans cette affaire.

M. Atkinson: Monsieur le président, le comité de sélection a tout loisir pour. . . non pas le comité de sélection, mais le. . .

Le président: Le sous-comité.

M. Atkinson: Le comité de direction peut à tout moment décider de revenir sur cette. . .

Le président: Oui, monsieur Atkinson, à condition qu'on ne prenne pas de décision finale aujourd'hui.

M. Atkinson: Exactement. Que je sache, personne n'a présenté de motion, non?

Le président: Pas encore. M. Atkinson soulève une question intéressante. Nous avons eu une discussion d'ordre général, qui a été, à mon avis, très constructive et instructive. Je préférerais ne pas avoir de motion visant à terminer cette

[Text]

terminate this, because we all know the rule that they are going to have to worry about in the Senate regarding something called the GST, that when you dispose of something in a session before a committee, you cannot bring it back.

Without slamming the door, I think it could be constructively pursued in the steering committee, or the steering committee could request a law opinion from the Clerk of the House as to whether there will be any problem in investigating the questions, or canvassing the questions regarding the employees and the employees' pay alone. Other matters from time to time will be canvassed by the CN when they appear before this committee in a normal way.

Mr. Marchi: I think it would be agreeable to the Liberal members of this committee to narrow the study of this investigation simply to focus on, as you quite properly said, the repercussions the workmen have faced in this transaction.

My colleague, Joe Comuzzi, was prepared to table a motion that was general in scope at the conclusion of our procedural arguments. We are now prepared to put an amended version of that motion if it is the feeling we can co-operate here on a trilateral basis and be prepared to have a subcommittee investigate this sale, with the narrow perspective on the repercussions that have been suffered to the workmen and on what this committee, this government, and this Parliament can do to make that bad situation a little better.

We welcome the efforts of the chairman to build a bridge here. We would support the chairman and we would be prepared to move that narrow motion for the consideration of this committee.

• 1100

Mr. Angus: Mr. Chairman, I listened carefully to the words you offered us, and I think we may be moving in a direction that will allow us at least to continue the consideration of this matter. I have been working with some wording, too, and I want to read something to you. But I want to make it clear at the outset that I am not moving this. I think this probably fits into the intent of where we would like to go, with or without a formal motion.

The possible wording would be something like this: that a subcommittee of the Standing Committee on Transport be struck, and that in consultation with the Law Clerk draft terms of reference for a possible review of the sale of CN Route to Transport Canada for presentation to the Standing Committee on Transport for consideration. It allows somebody to do some work, as my colleague just mentioned, to narrow the focus in consultation with legal advisers, and to bring it back before the Transport Committee for final consideration. Now, I am not moving that.

The Chairman: I understand.

[Translation]

discussion. Nous connaissons en effet la règle qui risque de créer des problèmes au Sénat relativement à la TPS: lorsque, pendant une session, on met fin à une discussion sur un sujet en comité, on ne peut pas y revenir.

Pour éviter de fermer la porte, on pourrait en discuter constructivement au sein du comité de direction. Celui-ci pourrait également demander des conseils au légiste de la Chambre pour savoir si nous pouvons ou non nous pencher sur ces questions ou même nous limiter à la situation des employés et de leurs salaires seulement. D'autres sujets seront à l'occasion traités par le CN lorsque ses responsables comparaitront devant nous comme à l'habitude.

M. Marchi: Je pense que les libéraux membres du comité seraient d'accord pour limiter notre examen, comme vous l'avez suggéré, aux conséquences de cette opération pour les travailleurs.

Mon collègue, Joe Comuzzi, se préparait à présenter une motion de portée générale à la fin de notre discussion relative aux procédures. Nous pourrions maintenant modifier cette motion si vous estimez que les trois partis pourront collaborer et confier l'enquête sur cette vente à un sous-comité qui se limitera à l'étude des conséquences pour les travailleurs et à ce que notre comité, le gouvernement et le Parlement peuvent faire pour améliorer un peu cette situation difficile.

Nous félicitons le président qui s'efforce de nous réunir. Nous l'appuyons et nous sommes prêts à présenter cette motion restreinte au comité.

M. Angus: Monsieur le président, j'ai écouté attentivement votre intervention et je pense que nous nous rapprochons peut-être d'une solution qui nous permettra au moins de poursuivre l'étude de cette question. J'ai également rédigé un texte que je voudrais vous lire. Je précise toutefois dès le départ que j'en fais pas la proposition. Je crois que j'expose probablement assez bien l'orientation que nous voudrions prendre, pas nécessairement à la suite d'une motion officielle en ce sens.

Le texte pourrait donc se lire à peu près comme ceci: qu'un sous-comité du Comité permanent des transports soit chargé de mettre au point, en consultation avec le légiste parlementaire, le mandat d'une possible étude de la vente de CN Route à Transports Canada et que ce projet de mandat soit soumis à l'étude du Comité permanent des Transports. De cette manière, on chargerait quelqu'un de préciser davantage le champ de l'étude envisagée, comme mon collègue le proposait; cela se ferait de concert avec les légistes parlementaires, et le tout serait soumis à l'approbation du Comité des transports. Je précise bien que ce n'est pas une motion que je propose.

Le président: Je le comprends.

[Texte]

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, Mr. Comuzzi brought up a number of items of substance that frankly I was not aware of prior to that. I would rather have it go back to the steering committee for them to look at those issues and then come back before I agreed to any motion that tied us into something like that.

The Chairman: Mr. Angus, your motion. . . I am just saying I heard it; you did not move it. But you are into the whole sale again and all its aspects.

Mr. Angus: Maybe that wording should be changed.

The Chairman: I think there has been a very constructive discussion today, and as they say, I do not know when other things will happen. But to try to keep the intent of trying to do something right here and still not trespass, it is clear that we can do it in civil matters. We can let the subcommittee wrestle with this and get some advice from the steering committee, to wrestle with it and get some advice from the law officers and then bring it back before the full committee, if they are able to, with a recommendation—and if they were going to go ahead, leave it to a subcommittee—on a narrow focus.

Mr. MacLellan: Mr. Chairman, on a point of order, we have our resolution before you. We have made an amendment. We want this decided today. It has gone on for two years. The information is before the committee. There is no further information, in my opinion or in the opinion of the Liberal Party, that needs to be clarified. We want to vote on this and we want a recorded vote on this.

Mr. Atkinson: That is terrific, and we recognize that the workers have to be protected. But if the opposition wants to force a vote at this particular time, it is going to hurt the employees in the long run.

The Chairman: That is right.

Mr. Keyes: You fellows had better make up your minds.

Mr. Atkinson: I do not think there is anything unusual about saying we should go to the steering committee.

Mr. Gray: Mr. Chairman, if Mr. Comuzzi wants to force. . . What we are talking about now is that there is going to be a transformation in the Transport Committee. We can do that. Mr. Comuzzi and Mr. Marchi have made speeches, and I retracted the statement I made. We have to make sure that the CN Route employees. . . I am sure Mr. Comuzzi and I have agreement; we are talking about working for the people.

So I would suggest, Mr. Chairman, that everything be deferred to the reorganization meeting of the Transport Committee, when Mr. Marchi will be here as the official Liberal leader and whoever else will be here taking our places.

[Traduction]

M. Atkinson: Monsieur le président, M. Comuzzi a soulevé certains points fondamentaux dont je ne savais rien, je l'avoue franchement. Je préférerais renvoyer l'affaire au comité directeur, dont les membres seraient chargés d'étudier la question et de nous faire rapport, avant d'approuver une quelconque motion par laquelle nous nous engagerions à nous lancer dans une étude de ce genre.

Le président: Monsieur Angus, votre motion. . . Je dis seulement que je l'ai entendue; je sais que vous ne l'avez pas proposée. Mais vous revenez encore une fois à la vente et à toutes ses ramifications.

M. Angus: Il faudrait peut-être la modifier.

Le président: Je crois que nous avons eu une discussion très constructive aujourd'hui et, comme on dit, j'ignore ce qui va se passer et quand. Mais si nous essayons de nous en tenir à notre intention d'agir dans ce dossier sans outrepasser notre compétence, il est clair que nous sommes habilités à le faire dans les affaires de droit civil. Nous pouvons laisser le sous-comité étudier la question, demander conseil au comité directeur qui sera à son tour conseillé par les légistes avant de ramener le tout au comité plénier, assorti peut-être d'une recommandation définissant un champ d'étude assez restreint; le cas échéant, ce serait un sous-comité qui serait chargé de l'affaire.

M. MacLellan: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Vous êtes saisi de notre résolution. Nous avons proposé un amendement. Nous voulons qu'une décision soit prise aujourd'hui. L'affaire traîne depuis deux ans. Le comité dispose de tous les renseignements voulus. À mon avis, et c'est aussi l'avis du Parti libéral, il n'est pas nécessaire de chercher à s'informer davantage. Nous voulons que la question soit mise aux voix et nous réclamons un vote par appel nominal.

M. Atkinson: Tout cela est bien beau, et nous reconnaissons qu'il faut protéger les travailleurs. Mais si l'opposition veut forcer la mise aux voix sur le champ, ce sont les travailleurs qui vont en souffrir à long terme.

Le président: C'est exact.

M. Keyes: Il faut savoir ce que vous voulez.

M. Atkinson: Je ne pense pas qu'il y ait rien d'inhabituel à proposer de nous en remettre au comité directeur.

M. Gray: Monsieur le président, si M. Comuzzi veut forcer. . . Il ne faut pas perdre de vue qu'il y aura des changements au Comité des transports. Nous pouvons le faire. M. Comuzzi et M. Marchi ont prononcé des discours; pour ma part, j'ai retiré ce que j'avais dit. Nous devons nous assurer que les employés de CN Route. . . Je suis certain que M. Comuzzi et moi-même sommes d'accord; nous voulons protéger les emplois des travailleurs.

Je propose donc, monsieur le président, que nous reprenions l'étude de cette affaire au cours de la réunion de réorganisation du Comité des transports; M. Marchi aura alors officiellement le titre de leader parlementaire du Parti libéral et sera ici de même que les autres qui nous remplaceront ici.

[Text]

The Chairman: There is no motion before the chair at the moment. I must say that in the enthusiasm of this first meeting for some members. . . You will do what you will do, and as Mr. Atkinson says, it could determine the thing once and for all, which was not the suggestion from the chair. But I have not heard the motion, so what is the motion?

Mr. Comuzzi: We are reworking the motion.

Mr. Marchi: Mr. Chairman, our motion is as follows. I move, seconded by the hon. member for Thunder Bay, that the House of Commons Standing Committee on Transport undertake to conduct a full investigation into the sale of CN Route Canada to Transport Route Canada Inc. solely on the basis of the grievances rendered by the workmen and possible solutions thereto.

Mr. Gray: Call for the question.

• 1105

The Chairman: We are waiting for it in written form. I shall read the motion. Anyway, I had better not say much more. I certainly gave as much. . . We usually get things done when we can do it by consensus. My history is that when you put things to motion, things happen.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, I have a point of clarification. I am not sure what happens at committee level. Perhaps you can enlighten us. If a motion is put and it passes, that is fine. But if a motion is put and it does not pass, what happens with the substance of the motion from here on in?

The Chairman: Well, Mr. Clerk, I can give my opinion, but you give yours. Sorry, he is writing the motion.

This is a very fundamental question. Again, we are in an interesting period. There is going to be a new committee when the striking committee comes down. I do not know if that is the same as a new session. But certainly when something is disposed of in a session you cannot bring it back; it concludes it.

Mr. Keyes: In the same session?

The Chairman: In the same session. Otherwise you would be repeating the thing time immemorial. That is what you have to worry about.

Now, what I do not know, and I do not know if the clerk can tell me, is if that applies *nulli mandamus*. Does that apply in the same capacity talking about session to session of an old committee and a new committee? Offhand, I would think—

An hon. member: [Inaudible—Editor].

The Chairman: No, it is a new committee. Under our rules it will be a new committee.

You are in a little area of grey here. I honestly do not know. You are going to have a new committee continuing in the same session, and if the rule applies to session then you really run into a problem.

[Translation]

Le président: Pour le moment, la présidence n'est pas saisie d'une motion. Je dois dire que certains députés qui en sont à leur première réunion ont été emportés par l'enthousiasme. Vous ferez ce que vous voudrez et, comme M. Atkinson l'a dit, on pourrait trancher une fois pour toutes, ce qui n'était pas ce que recommandait la présidence. Mais je n'ai pas entendu la motion; quel en est le texte?

M. Comuzzi: Nous sommes en train de la réécrire.

M. Marchi: Monsieur le président, voici notre motion. Je propose, appuyé par le député de Thunder Bay, que le Comité permanent des transports de la Chambre des communes s'engage à tenir une enquête pleine et entière sur la vente de CN Route Canada à Transport Route Canada Inc., en se fondant uniquement sur les griefs déposés par les travailleurs et le règlement possible de ces griefs.

M. Gray: Mettez la question aux voix.

Le président: Nous attendons d'en avoir le texte écrit. Je vais lire la motion. De toute façon, je ferais mieux de ne pas en dire plus. J'ai fait ce que j'ai pu. D'habitude, c'est en agissant par consensus que nous obtenons des résultats. L'expérience m'a appris que le système s'enraye quand on procède par motion.

M. Comuzzi: Monsieur le président, je voudrais demander une précision. Je ne sais pas comment les choses se passent au comité. Peut-être pourriez-vous nous renseigner. Si la motion est adoptée, il n'y a pas de problème, mais quand une motion est mise aux voix et qu'elle est rejetée, qu'arrive-t-il par la suite de la teneur de cette motion?

Le président: Eh bien, monsieur le greffier, je vais donner mon opinion, et vous donnerez la vôtre. Je m'excuse, il est en train d'écrire le texte de la motion.

C'est une question fondamentale. Encore une fois, nous sommes dans une période intéressante. Il y aura un nouveau comité lorsque le comité directeur se réunira. J'ignore si c'est la même chose qu'une nouvelle session. Chose certaine, quand une chose a été réglée au cours d'une session, on ne peut pas y revenir; le dossier est clos.

M. Keyes: Au cours de la même session?

Le président: Au cours de la même session. Autrement, on tournerait en rond. C'est précisément ce qui nous inquiète.

Maintenant, ce que j'ignore, et je ne sais pas si le greffier peut me renseigner à ce sujet, c'est si cette règle s'applique *nulli mandamus*. Cette règle s'applique-t-elle de la même manière d'une session à l'autre et d'un ancien comité à un nouveau comité? A première vue, je dirais. . .

Une voix: [Inaudible—Éditeur].

Le président: Non, c'est un nouveau comité. En vertu de nos règles, ce sera un nouveau comité.

La règle est un peu floue en l'occurrence. Franchement, je ne le sais pas. Il y aura un nouveau comité qui siègera au cours de la même session, et si la règle s'applique à l'intérieur d'une session, alors il y aura vraiment un problème.

[Texte]

Mr. Angus: On a point of order, Mr. Chairman, I do not think you can consider the actions of a striking committee as meaning that a new committee will be formed. The membership on a committee may change, but we remain in the same session. It is only after the government prorogues, somewhere between October 15 and Remembrance Day, that that rule would apply.

The Chairman: I think, Mr. Angus, regardless of your very imaginative speculation, that you are right. And the clerk has reminded me that you are right, that it is still a committee in this session. So you run into the basic rule, I think.

I am going to read the motion, and then Mr. Atkinson wanted to make a comment. Mr. Comuzzi is moving, seconded by Mr. Marchi, that the House of Commons Standing Committee on Transport undertake to conduct a full investigation into the sale of CN Route to Transport Route Canada Inc., and that such investigation shall be limited to the outstanding claims of the employees.

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, in the interests of avoiding a high-noon showdown, I move that that be tabled at the present time.

Mr. Angus: On a point of order, Mr. Chairman, I have a question through you to the clerk. Can a motion be tabled with instructions; that is, for a specific return to the table?

• 1110

The Chairman: To table it with the direction to get an opinion from the law officers?

Mr. Angus: No, my specific question was—

The Chairman: Why not just accept what has been moved, and that is the reason the tabling motion does not involve debate—

Mr. Angus: Well, no, but they would vote the time only. My question—

The Chairman: You wonder whether it can be tabled to a certain date?

Mr. Angus: And whether or not a member other than the one who moved it can amend it to say specifically that the matter must be brought forward at such-and-such a time.

The Chairman: Where is the clerk? Offhand, I think the mover could put a time limit on it, but you cannot get involved in amendments on a motion to table. It is like a motion to adjourn; it is not debatable. So I would ask the mover perhaps to help clarify this so no one thinks we are running away from it, and this would give time for the steering committee.

Mr. MacLellan: On a point of order, I think that is exactly what he is doing, running away from—

The Chairman: No. You cannot interpret it. I should not have said that.

[Traduction]

M. Angus: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je ne pense pas que vous puissiez conclure qu'un nouveau comité sera créé par l'intervention d'un comité directeur. Les membres du comité changeront peut-être, mais nous serons toujours dans la même session. C'est seulement après que le gouvernement aura prorogé la session, quelque part entre le 15 octobre et le jour du Souvenir, que la règle pourra s'appliquer.

Le président: Je crois que vous avez raison, monsieur Angus, abstraction faite de votre spéculation trahissant une imagination fertile. Et le greffier vient de me rappeler que vous avez raison, qu'il s'agira toujours du même comité au cours de la session actuelle. Je suppose donc que la règle de base s'applique.

Je vais lire la motion, après quoi M. Atkinson pourra faire une observation. M. Comuzzi propose, avec l'appui de M. Marchi, que le Comité permanent des transports de la Chambre des communes s'engage à tenir une enquête pleine et entière sur la vente de CN Route à Transport Route Canada Inc, et que cette enquête soit limitée aux griefs des employés.

M. Atkinson: Monsieur le président, pour éviter une confrontation en plein midi, je propose que cette motion soit inscrite à l'ordre du jour d'une séance ultérieure.

M. Angus: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Par votre entremise, je voudrais poser une question au greffier. Peut-on ainsi mettre une motion de côté en l'accompagnant d'instructions précises, par exemple, en demandant qu'elle soit inscrite à l'ordre du jour à une date déterminée?

Le président: Que l'on remette la motion à plus tard en ordonnant que l'on demande l'avis des conseillers juridiques?

M. Angus: Non, je demandais précisément si. . .

Le président: Pourquoi ne pas accepter tout simplement la motion telle que proposée; d'ailleurs, une motion demandant le report d'une motion ne peut donner lieu à un débat.

M. Angus: Non, mais on voterait uniquement sur la date. Ma question. . .

Le président: Vous vous demandez si on peut la reporter à une date déterminée?

M. Angus: Et aussi si un autre député que celui qui propose la motion peut proposer un amendement pour spécifier que l'affaire doit être remise à l'étude à une date précise.

Le président: Où est le greffier? A première vue, je dirais que celui qui propose la motion peut l'assortir d'une limite de temps, mais il ne peut y avoir d'amendement à une motion tendant à reporter l'étude d'une question. C'est comme une motion d'ajournement; il ne peut y avoir de débat. Je demanderai donc à l'auteur de la motion d'apporter des précisions afin que personne n'aille croire que nous nous dérobons et que nous voulons attendre la réunion du comité directeur.

M. MacLellan: J'invoque le Règlement. Je pense que c'est précisément ce qu'il fait, il se dérobe à. . .

Le président: Non. Vous ne pouvez pas l'interpréter. Je n'aurais pas dû dire cela.

[Text]

Mr. MacLellan: Obviously we have sat here for almost two hours—

Mr. Atkinson: That is imputing motives, and I understand it is not debatable.

The Chairman: It is not debatable. Agreed.

Mr. MacLellan: That is my point of order.

The Chairman: You have no points of order. I am getting a little loose here, Mr. MacLellan. You do not have a point of order on a motion to—

Mr. Butland (Sault Ste. Marie): On a point of order, it is debatable as to time.

Mr. MacLellan: The government just does not want to vote on this, that is all. They are stalling. They recognize the need for something to be done and they do not want to vote on this. No, do not give me that nonsense.

Mr. Atkinson: You are willing to hide behind the law but not the workers. Is that it?

Mr. MacLellan: The next bit of courage will be your first, Atkinson.

Mr. Angus: I have another point of order.

The Chairman: As far as the chair is concerned, I think the purport of Mr. Atkinson's motion is in favour of the general intent that has been expressed here to try to do something for the workmen.

Some hon. members: Exactly.

The Chairman: Because there is no doubt in my mind that if the motion is put now, without any postponement or adjournment for reflection, then most likely the motion will be defeated. That is how the chair has interpreted the general discussion, and that would certainly make many people, and a lot of people not in this room, very happy. It would also not be fair to the workmen, and I am not reflecting on the members in this room who have added constructively. Many people would like to see this thing finally ended, but that would not be fair, in the opinion of the chair, to the cause of the workmen. So that is why the chair had heard. . . The table people have told me, the clerk has told me. . . I do not understand. I have heard his—

Mr. Angus: A point of order!

The Chairman: Just so you know—and perhaps you have a right to a point of order—the clerk has just told me, and he has this from the briefing notes from the committee, that for no debate the motion has to be one of two things: that consideration of the question be postponed, and then you have to give a time, or that the motion be now adjourned. You can postpone it to the next meeting or whatever, but unless you stick that in we do have to have and accept points of order or debate.

So I am asking Mr. Atkinson to conform with the baptism advice of our new clerk to comply with the thrust of what you want.

[Translation]

M. MacLellan: Il est évident que nous discutons depuis près de deux heures. . .

M. Atkinson: C'est un procès d'intention. A mon avis, il ne peut y avoir de débat.

Le président: La motion ne peut donner lieu à un débat. Je suis d'accord là-dessus.

M. MacLellan: C'est justement l'objet de mon rappel au Règlement.

Le président: Il n'y a pas de rappel au Règlement. Je suis un peu trop indulgent, monsieur MacLellan. Vous ne pouvez pas invoquer le Règlement au sujet d'une motion tendant à. . .

M. Butland (Sault Ste. Marie): La date peut faire l'objet d'un débat.

M. MacLellan: Le gouvernement ne veut tout simplement pas mettre cette question aux voix. Les ministériels font de l'obstruction. Ils se rendent compte qu'il faut faire quelque chose et ils ne veulent pas passer au vote. N'essayez pas de m'en faire accroire.

M. Atkinson: Vous êtes prêts à vous retrancher derrière la loi, mais pas derrière les travailleurs. C'est bien cela.

M. MacLellan: Quand vous ferez preuve d'un peu de courage, Atkinson, ce sera une première.

M. Angus: J'ai un autre rappel au Règlement.

Le président: La présidence est d'avis que la motion de M. Atkinson a pour objet de donner suite à l'objectif général qui a été exprimé, c'est-à-dire d'essayer de faire quelque chose pour les travailleurs.

Des voix: Exactement.

Le président: En effet, il n'y a aucun doute dans mon esprit que si la motion est mise aux voix maintenant, sans aucun délai permettant la réflexion, elle sera fort probablement rejetée. C'est la conclusion que la présidence tire de la discussion générale qui a eu lieu, et un tel aboutissement ne manquerait pas de réjouir beaucoup de gens, dont beaucoup ne sont pas dans cette salle. Ce serait également injuste pour les travailleurs, et je ne veux nullement discréditer les députés qui ont participé de façon constructive à la discussion. Beaucoup de gens voudraient voir cette affaire réglée une fois pour toutes, mais cela ne rendrait pas justice, de l'avis de la présidence, à la cause des travailleurs. C'est pourquoi la présidence a entendu. . . le greffier me dit. . . Je ne comprends pas. J'ai entendu son. . .

M. Angus: Règlement!

Le président: Vous avez peut-être le droit d'invoquer le Règlement, mais je tiens seulement à ce que vous sachiez que le greffier vient de me dire, après avoir consulté la documentation, que pour qu'une motion ne puisse donner lieu à aucun débat, elle doit proposer l'une des deux choses suivantes: que l'étude de la question soit remise à plus tard, et à ce moment-là il faut préciser la date, ou bien que la motion soit ajournée. On peut remettre l'affaire à la prochaine séance, mais à moins de le préciser, nous devons accepter les rappels au Règlement ou le débat.

Je demande donc à M. Atkinson de se conformer à l'avis de notre nouveau greffier, qui en est à son baptême du feu, et à préciser l'objet de sa motion.

[Texte]

Mr. Atkinson: May I offer an amendment that it be postponed, then, until after the first meeting of the steering committee.

Mr. Keyes: For what reason, may we ask?

The Chairman: No, you cannot.

The motion is, and it is accepted by the chair, that Mr. Comuzzi's motion be postponed to the next meeting of the committee, which certainly presupposes that the steering committee will meet first, but it does not have to.

Mr. Angus: On a point of order, you are misinterpreting Mr. Atkinson's motion. He specifically said the next meeting after the steering committee has met.

Mr. Atkinson: Yes.

The Chairman: Pardon me. Thank you, Mr. Angus.

His motion is that it be postponed until after. . . What is it again?

Mr. Atkinson: After the next meeting of the steering committee.

The Chairman: Until the next meeting of the steering committee.

Mr. Atkinson: After.

• 1115

The Chairman: And it may not be an organizational meeting. It may be this committee in its present form. That is the motion.

Mr. Comuzzi: We have been sitting now since 9 a.m. May we have a five-minute break?

The Chairman: No. I have to go too. We all have to go.

Mr. Comuzzi: I do not have to go. I want to meet with my people.

The Chairman: We have a motion. You may not all agree with the thrust, the effect of this, but you want to keep the thing alive, do you not?

Mr. MacLellan: We want action.

Mr. Pronovost: Mr. Chairman, suppose there is consensus that you refuse. Some people on the other side seem to be willing to accept that kind of consensus. That is kind of a new way of acting here, since we have a new critic, who we welcome here, but let me tell you that on our side we retain the kind of action we are taking today. The chair proposed something very good for the workers. What he said was bring this to the striking committee. That is the practice that even on your side you accepted a lot of times during the past. We have a new critic, and maybe we are going to have a new attitude on our side too.

The Chairman: Anyway, we have the motion. Who is the seconder? Mr. Schneider. It has been moved and seconded that the motion of Mr. Comuzzi be postponed until after the next meeting of the steering committee.

[Traduction]

M. Atkinson: Dans ce cas, je propose que la motion soit mise de côté pour être reprise après la première réunion du comité directeur.

M. Keyes: Peut-on savoir pour quelle raison?

Le président: Non, vous ne pouvez pas le demander.

La motion, qui est acceptée par la présidence, est que la motion de M. Comuzzi soit remise à la prochaine réunion du comité, ce qui suppose assurément que le comité directeur se sera réuni entre temps, mais pas nécessairement.

M. Angus: J'invoque le Règlement. Vous avez mal interprété la motion de M. Atkinson. Il a dit expressément à la prochaine réunion après que le comité directeur se sera réuni.

M. Atkinson: oui.

Le président: Excusez-moi. Merci, monsieur Angus.

Sa motion est que l'affaire soit remise jusqu'à. . . Qu'est-ce que c'est, déjà?

M. Atkinson: Après la prochaine réunion du comité directeur.

Le président: Jusqu'à la prochaine réunion du comité directeur.

M. Atkinson: Après.

Le président: Et il ne peut pas s'agir d'une réunion d'organisation. Il pourrait s'agir de notre comité dans sa forme actuelle. Telle est la motion.

M. Comuzzi: Nous siégeons maintenant depuis 9h00. Pourrions-nous faire une pause de cinq minutes?

Le président: Non. Je dois partir aussi. Nous devons tous partir.

M. Comuzzi: Pas moi. Je veux consulter mes collaborateurs.

Le président: Nous sommes saisis d'une motion. Vous n'êtes peut-être pas tous d'accord avec l'objet ou les conséquences de cette motion, mais vous voulez que le dossier demeure actif, n'est-ce-pas?

M. MacLellan: Nous voulons de l'action.

M. Pronovost: Monsieur le président, supposons qu'il y ait consensus et que vous refusiez d'en prendre acte. Certains de nos vi-à-vis semblent disposés à accepter un consensus de ce genre. C'est une façon d'agir assez nouvelle ici, étant donné que nous avons un nouveau critique, à qui nous souhaitons d'ailleurs la bienvenue, mais laissez-moi vous dire que de notre côté, nous persistons à agir comme nous le faisons aujourd'hui. Le président a proposé quelque chose qui est excellent pour les travailleurs. Il a proposé de saisir le comité directeur de cette affaire. C'est une pratique que vous avez vous-même acceptée bien des fois dans le passé. Nous avons un nouveau critique et nous devons peut-être adopter une nouvelle attitude, nous aussi.

Le président: Quoi qu'il en soit, nous sommes saisis d'une motion. Qui appuie la motion? M. Schneider. Il est proposé que la motion de M. Comuzzi soit reportée jusque après la prochaine réunion du comité directeur.

[Text]

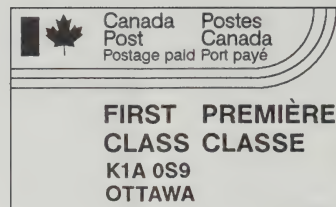
Motion agreed to: yeas 9; nays 5

The Chairman: This committee stands adjourned until the call of the chair. Thank you, members.

[Translation]

La motion est adoptée par neuf voix contre cinq.

Le président: La séance est levée jusqu'à convocation de la présidence. Merci, mesdames et messieurs.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9



CANADA

INDEX

STANDING COMMITTEE ON

Transport

HOUSE OF COMMONS



Issues 1-49

•

1989-1991

•

2nd Session

•

34th Parliament

Published under authority of the Speaker of the House of Commons
by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USER

This index is subject-based and extensively cross-referenced. Each issue is recorded by date; a list of dates may be found on the following page.

The index provides general subject analysis as well as subject breakdown under the names of Members of Parliament indicating those matters discussed by them. The numbers immediately following the entries refer to the appropriate pages indexed. The index also provides lists.

All subject entries in the index are arranged alphabetically, matters pertaining to legislation are arranged chronologically.

A typical entry may consist of a main heading followed by one or more sub-headings.

Income tax

Farmers

Capital gains

Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash.

Capital gains *see* Income tax—Farmers

The most common abbreviations which could be found in the index are as follows:

1r, 2r, 3r, = first, second, third reading A = Appendix amdt. = amendment Chap = Chapter
g.r. = government response M. = Motion o.q. = oral question qu. = question on the
Order Paper R.A. = Royal Assent r.o. = return ordered S.C. = Statutes of Canada
S.O. = Standing Order

Political affiliations:

BQ	Bloc Québécois
Ind	Independent
Ind Cons	Independent Conservative
L	Liberal
NDP	New Democratic Party
PC	Progressive Conservative
Ref	Reform Party of Canada

**For further information contact the
Index and Reference Service — (613) 992-8976
FAX (613) 992-9417**

INDEX

HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE

SECOND SESSION—THIRTY-FOURTH PARLIAMENT

DATES AND ISSUES

—1989—

April:	20th, 25th, 1.
May:	2nd, 2; 4th, 3; 9th, 4; 11th, 5; 16th, 6; 18th, 7; 23rd, 8; 25th, 9; 30th, 10; 31st, 11.
June:	1st, 6th, 11; 6th, 12; 7th, 13; 15th, 14; 21st, 15; 22nd, 16.
October:	3rd, 17; 16th, 18; 17th, 19; 18th, 20; 19th, 21; 24th, 22; 26th, 23; 31st, 24.
November:	1st, 25; 2nd, 26; 6th, 27; 7th, 28.

—1990—

January:	30th, 29.
February:	1st, 30; 8th, 20th, 31.
March:	6th, 32; 8th, 33; 13th, 22nd, 34; 27th, 35.
April:	3rd, 36; 4th, 37; 5th, 38; 10th, 39; 24th, 41; 26th, 42.
May:	1st, 43; 3rd, 44; 8th, 45; 10th, 24th, 29th, 46.
June:	5th, 46; 7th, 47; 12th, 48.
September:	27th, 49.

N.B. On April 23 & 24, 1990 the Committee participated in the Parliamentary Forum on Global Climate Change. The Minutes of Proceedings and Evidence are published in a special non-indexed issue.

Abbott, Ed (Canadian Railway Labour Association)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian*

Transportation, Committee study, 38:4-23

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 5:4-31

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 26:4-8, 18-24, 26-8, 30-4

Advertising *see* VIA Rail Canada Inc.

Aerospace Industries Association of Canada *see* Air traffic controllers; Air transport—Infrastructure; Canadian Aviation Safety Board—Members; Organizations appearing; Transportation Accident Investigation Board—Chairman

Agenda and procedure subcommittee *see* Procedure and Committee business

Agriculture Department *see* Organizations appearing

Air Ontario

Flight 1363, crash, Dryden, Ont., Justice Moshansky inquiry *re* Canadian Aviation Safety Board investigation, 1:41; 2:21-2; 3:70-1, 83-4, 106-7; 9:9

Air pollution *see* Airports—Lester B. Pearson International

Air traffic controllers

Aerospace Industries Association of Canada position, 5:42-3

Medical standards, annual examination, 41:5, 17-8

Shortage, 5:45; 13:7; 34:7-8; 37:11-3; 39:24; 41:22-3

United States air traffic controllers, hiring, 13:25

Technology, modernization, 37:12-3

Training, success rate, 41:22-3

Working conditions, stress, 41:4-5, 12, 24-5

See also Air transport—Accidents/incidents; Canadian Aviation Safety Board—Staff

Air transport

Accidents/incidents

Air traffic control recordings, 1:35, 60-1; 6:63-5, 76, 87-8

Charter flights, 9:36

Definitions, 6:76; 11:14-5, 66-7

Employee statements, privilege, 6:63-4

Firefighting services, 16:41-2

Foreign air space, 8:21

On-board recordings, 7:22, 44; 8:22

Working conditions, effect, 39:7, 12

Drug and alcohol abuse, 35:10

Alcohol, eight-hour rule, 39:19, 72; 44:4, 6, 14-5, 21-2

Canadian Business Aircraft Association, Inc. position, 39:69-72

Canadian Owners and Pilots Association position, 39:30-2, 35-6

Dismissal/removal, 41:18-20; 42:17-8

Education

Canadian Air Traffic Control Association position, 41:5-10, 12-3, 16-7, 24-4, 26

Canadian Association of Professional Radio Operators position, 42:8

International Association of Machinists and Aerospace Workers position, 39:60-1, 68

Employee assistance programs, 39:36; 45:60

Air Transport Association of Canada position, 39:19-21, 26, 28-9

Air transport—Cont.

Drug and alcohol abuse—Cont.

Employee assistance programs—Cont.

Canadian Air Line Pilots Association position, 44:6-8, 10, 15-7, 23-4

Canadian Air Traffic Control Association position, 41:6, 9-10, 15-7, 20

Canadian Association of Professional Radio Operators position, 42:14

Costs, 39:21

International Association of Machinists and Aerospace Workers position, 39:60-1, 63-6, 68

Regional airlines, 44:12-3

Levels, 44:5-6, 9, 19-20, 23

Regulation, self-policing, 44:14-5

Drug-testing

Air Transport Association of Canada position, 39:20-6, 29-30

Canadian Air Line Pilots Association position, 44:5-11, 19-20, 22-3

Canadian Air Traffic Control Association position, 41:6-8, 10-4, 18-21

Canadian Association of Professional Radio Operators position, 42:6-8, 10-7

Canadian Business Aircraft Association, Inc. position, 39:70-4

Canadian Owners and Pilots Association position, 39:31-4, 36-7

International Association of Machinists and Aerospace Workers position, 39:60-2, 66-7

Management, including, 41:8; 42:6, 11-2

Medical examinations, relationship, 39:21-2, 26, 31, 36; 41:7, 17-8; 42:15-6; 44:6, 14-6, 22-3

Performance evaluations, relationship, 39:72-4

Post-accident testing, 39:20; 41:7, 11-6; 42:8, 10, 16; 44:7; 45:30, 50, 54

Post-incident testing, 39:20; 42:16; 44:11; 45:54

Pre-employment testing, 39:20-1; 41:7, 12; 42:7

Probable-cause testing, 39:20; 41:8, 20-1; 42:8, 12-5, 17-9

Aircraft Operations Groups Association position, 45:50, 52-3, 55-7, 59

Random testing

Air Transport Association of Canada position, 39:20-2, 26-7, 29-30

Canadian Air Line Pilots Association position, 44:7

Canadian Air Traffic Control Association position, 41:8, 21, 23

Canadian Association of Professional Radio Operators position, 42:6, 8, 11

Canadian Owners and Pilots Association position, 39:32-4

Deterrence, 39:20-2, 25

United States Air Line Pilots Association position, 44:11, 18

Infrastructure, Aerospace Industries Association of Canada position, 5:40-2

Safety, 1:10; 34:6-7

Air Transport Association of Canada position, 39:19

Aircraft Operations Groups Association position, 45:53-4, 58-9

Canadian Air Line Pilots Association position, 7:17

Canadian Air Space Systems Plan, 34:7

Air transport—Cont.**Safety—Cont.**

Carry-on luggage, 6:29-30, 39

Deregulation, relationship, 5:44-5, 49-51; 45:53-4

United States, comparison, 10:22-5

Inspections

Flying training for inspectors, adequacy, 45:53-4, 58-9

Recommendations, implementation, 16:4-5

Jurisdiction, 6:61

Task force, 34:7

See also Air Ontario; Arrow Airlines; Canadian Aviation Safety Board—Facilities

See also VIA Rail Canada Inc.—Ridership

Air Transport Association of Canada see Air transport—Drug and alcohol abuse—Drug-testing—Safety; Organizations appearing

Aircraft

Airbus, 13:26-7

Aircraft Operations Groups Association see Air transport—Drug-testing, Probable-cause testing—Safety; Organizations appearing

Airline industry

Deregulation, 5:44-5, 49-51

See also Air Ontario; Arrow Airlines; Transportation

Accident Investigation Board—Multi-modal structure

Airports

Buildings near airports, construction/height, 36:16-8

Deer Lake, Nfld., closure/renovation, 36:28-9

Dorval and Mirabel, Que., management and ownership, localization, 16:37-8; 36:32

Edmonton, Alta., management and ownership, localization, 36:32

Environmental concerns, 34:10

Government policy, Committee study, 36:4-34

Hamilton, Ont., Lester B. Pearson International traffic congestion, relieving, 1:11; 5:50; 13:31-2; 16:18, 30, 42, 44; 34:23-4; 36:10-5; 36:8-11, 18

Lester B. Pearson International (Toronto, Ont.)

Air quality, 34:34

Airlines, signs, improvement, 37:9-10

Dash-8 service, 34:42-4

General aviation, problems, 16:31-2

Landing fees, other airports, comparison, 36:33

Management and ownership, localization, 36:7

Noise problems/runway construction, 13:25; 34:8, 25-7, 31-4; 36:7-10

Paxport Management Inc. proposal, 36:7-8

Private planes, traffic, 36:19-20

Renovations, Terminals 1 and 2, 34:8

Reservations cap, 34:8

Terminal 3, 13:27; 16:39-40, 44-5; 36:18-20

Traffic congestion, 5:40, 42-3, 50; 13:6-7, 25-7; 36:8-9, 18-21; 37:18

See also Airports—Hamilton—London

London, Ont., Lester B. Pearson International traffic congestion, relieving, 13:35-6

Management and ownership, localization, 13:7, 20, 33, 36-7; 16:38-40; 34:9, 14-5; 36:5

Airports under consideration, list, 36:6, 31-2

Airports—Cont.

Management and ownership, localization—Cont.

Leases, etc., 36:6

Local airport authorities, membership, 36:5

Public Service staff, status/compensation, 36:5-6

Small airports, 36:23

See also Airports *passim*

Noise abatement see Airports—Buildings—Lester B. Pearson International

Operation, improving, 13:25; 36:5

Pickering, Ont., land, future use, 34:31; 36:8

Rationalization, priority list, 36:28-31, 34

Revenues, 36:23-4

Saint-Hubert, Que.

Infrastructure, construction, 13:35; 16:28

Lands, development, Canadian Space Agency, 36:27-8

Management and ownership, localization, 36:24-8

Terminal building, ownership, 36:26-7

Security, costs, 16:20

Self-supporting, 16:19; 36:32-3

Southern Ontario, 34:8-9; 37:18

Thunder Bay, Ont., facilities, 16:38-41

Timmins, Ont., expansion, 34:41-2

Traffic congestion, 36:5

High-speed trains, alternative, 36:15-6

Task force, 16:32-3

See also Airports—Lester B. Pearson International—Vancouver

Trois-Rivières, Que., runway, length, 16:15; 36:21-3

Val d'Or, Que., runway, length, 16:22-3

Vancouver International

Management and ownership, localization, 16:36-7

Traffic congestion, 13:6-7; 34:9

Alcohol see Drug and alcohol abuse; Drug-testing;

Transportation Accident Investigation Board—Investigators, Drug and alcohol testing

Amalgamated Transit Union

Canadian Bus Association, relationship, 43:70

See also Bus transport—Drug and alcohol abuse, Levels—Drug-testing; Drug and alcohol abuse—Government policy, Consultations—Questionnaire; Drug-testing—Reliability; Organizations appearing

American Association of Rail Passengers see Committee—Witnesses

Amtrak

Branch line abandonment, 27:11-2, 14

Competition from other modes of transportation, 27:24-5

Employees, 27:11

Financing, 27:28-30

Freight service, relationship, 27:6-8

Lobbying activity, 27:30-1

Reservation system, 27:15-6

Revenues, enhancement policies, 27:9-11, 16

See also Canadian National Railways—Lines; Committee—Witnesses; Drug-testing—Reliability, United States; Organizations appearing; VIA Rail Canada Inc. *passim*

Anawak, Jack Iyerak (L—Nunatsiag)

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 16:39

Angus, Iain (NDP—Thunder Bay—Atikokan)

- Air Ontario, 1:41
- Air transport, 1:60-1; 6:64; 10:39-40; 11:14-5; 16:4-5
- Airports, 16:40-1; 34:44
- Amtrack, 27:11-2, 14, 16, 29-31
- Arrow Airlines, 2:12, 43; 3:65-6
- Benjamin, references, 16:45
- Canadian Aviation Safety Board, 1:60; 2:8-12, 44-5, 65-6, 85; 3:14-7, 24-5, 43-5, 62-4, 103-4; 7:30-1
- Canadian National Railways, 19:100
 - Pensions, Committee study, 29:25
- CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc. purchase, Committee study, 49:6, 11-2, 23, 30, 33-5
- Committee, 1:12
- Commodity pipelines, 1:62-3; 6:18; 8:9-10, 18; 9:39; 11:16-7, 19, 22-3
- Commuter transportation, 21:67; 28:44-6
- Grain transportation, 32:10-2; 33:12-4, 17; 47:15
- Highways and roads, 10:49-50
- Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study, 30:20-2
- Marine transport, 6:16-7, 49-50, 58
- Martin, S., references, 1:72-3
- National Transportation Agency, 1:22
- Oil and gas pipelines, 8:8-9
- Oil spills, 16:42-4
- Procedure and Committee business
 - Agenda and procedure subcommittee, 1:18-9; 7:76-7
 - Bills, 11:24-5, 31-3, 38, 45
 - Business meeting, 17:6-9, 15
 - Chairman, M., 1:7
 - Hospitality, M., 29:25
 - Meetings, 2:5
 - Members, 12:20-1
 - Membership, 49:33
 - Minister, 13:38-9
 - Motions, 49:33
 - Order in Council appointments, 1:21-2; 32:10
 - Orders of Reference, 17:6-7; 49:35
 - Organization meeting, 1:7, 11-2, 16-9, 21-6
 - Quorum, M., 1:16-7
 - Sub judice* convention, 49:11
 - Subcommittee, establishing, 1:23
 - Travel, 17:8-9, 15; 21:35
 - Witnesses, 3:57, 73-6, 112-3
- Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 33:12-4, 17
- Railways, 7:14, 71-2; 8:33-7; 22:56; 34:20
- References
 - In camera* meetings, 10:3; 28:20; 31:3; 46:21
 - See also* Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2)—References, Amendments
- Royal Commission on Transportation, 22:70; 25:29; 26:33-4
- Soviet Union, transportation issues, Committee study, 47:4-5, 9-10, 14-6
- St. Lawrence Seaway, 1:22; 32:12; 34:20
- St. Lawrence Seaway Authority, president, Glendon R. Stewart, Order in Council appointment, Committee study, 32:6, 10-3
- Trade, 47:16

Angus, Iain—Cont.

- Transport Department estimates, 1989-1990, main, 13:4, 8, 13-7, 23, 38-9; 16:4-5, 10-3, 40-5
- Transport Department estimates, 1990-1991, main, 34:5, 12-3, 18-20, 23, 31-4, 44
- Transportation Accident Investigation Board, 34:20
- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:28-9, 33, 40-4, 60-3, 66, 72-3; 2:5, 8-12, 20, 41-5, 51-4, 65-8, 73, 80, 82, 85; 3:5-6, 14-7, 24-5, 34, 37, 43-5, 57, 61-6, 73-6, 79, 84, 92, 103-5, 112-3; 6:14-8, 34-7, 41, 49-51, 58, 64-8, 72, 77-80, 84-5, 92-3; 7:14-5, 28-31, 33, 60-2, 69-72, 76-7; 8:8-11, 18, 22-4, 33-7; 9:11-4, 27-9, 34-5, 39-41; 10:6-9, 32-3, 39-40, 44, 46, 49-51, 64; 11:12-7, 19, 22-5, 31-9, 42, 45, 51-2, 54-60, 63, 72-83, 86, 89-92, 95, 98; 12:17-22, 24, 26, 28, 32, 35-6, 38-43, 46-54, 56-7, 64-5
- United States, National Transportation Safety Board, 10:51
- VIA Rail Canada Inc., 3:5-6, 73-6; 13:13-7; 16:10-3; 17:6-9; 34:18-20
- Annual report 1988, 15:8-11, 19, 26, 29, 39-40
- Passenger service cutbacks, Committee study, 18:10-6, 26, 47; 19:17-24, 44-5, 47, 65-9, 83, 100-2, 105; 20:4, 20-4, 36, 41-4, 46-7, 52; 21:34-5, 44-5, 65-7; 22:31, 37, 53-6, 70; 23:7, 9, 17-22, 29, 56-60, 66-7; 24:8-12, 30-3, 53-4, 63-6; 25:29; 26:32-4, 54-7, 59; 27:11-6, 27, 29-31; 28:44-7, 63-4, 75-6

Appendices

- Canadian Railway Labour Association brief, 38A:1-63
- Saint-Julien, list of questions *re* Canadian National Railways, 14A:1-2

Appointments *see* Order in Council appointments**Argentina, Nfld.** *see* Marine Atlantic Inc.—Service**Armitage, Ramsay** (Atlantic Provinces Transportation Commission)

- Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 31:6-11, 20-35

Arrow Airlines

- Crash, Dec. 12/85, Gander, Nfld. Canadian Aviation Safety Board report, 3:36-7, 42-3, 62-70, 82, 89-90, 93, 95-6
- Boudria involvement, 3:85-6
- Dissenting opinions, 2:6, 12, 21, 43-4; 3:7, 10-1, 15, 51-3, 59-60, 78-9
- Estey Commission report, 9:18

At and East rail rate *see* Grain transportation; Port of Halifax**ATAC** *see* Air Transport Association of Canada**Atkinson, Ken** (PC—St. Catharines)

- Air transport, 41:15-7
- Canadian Aviation Safety Board, 3:56, 108-9
- Canadian Coast Guard, 37:15
- CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc. purchase, Committee study, 49:10, 29, 31, 33-5
- Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:49, 58; 41:15-7; 46:47-8
- Drug-testing, 39:58; 46:47-8
- Grain transportation, 13:38; 33:19-21
- Icebreakers, 47:12

Atkinson, Ken—Cont.

Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study, 30:21-2

Marine transport, 37:14-5; 39:49

Procedure and Committee business

Orders of Reference, M. (Comuzzi), 49:35

Organization meeting, 1:9

Sub judice convention, 49:10

Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 33:19-21

References, *in camera* meetings, 10:3; 31:3; 34:3; 46:21-2

Soviet Union, transportation issues, Committee study, 47:5, 8, 12-3

St. Lawrence Seaway Authority, 13:38

President, Glendon R. Stewart, Order in Council appointment, Committee study, 32:13-7

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 13:38-9; 16:33-4

Transport Department estimates, 1990-1991, main, 37:14-5
Transportation, 47:8

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:53-5; 2:18-20, 74-5; 3:17-20, 56, 108-9; 4:24-5, 40; 5:21-2; 6:37-9, 73-4; 9:23-5; 10:19-21, 33-4, 48, 57-8; 11:43-4, 61, 68-9, 73, 84, 88, 90, 94; 12:18, 34-5, 41, 43-4, 48, 52-3, 55-7, 59

Trucking industry, 46:47

VIA Rail Canada Inc., 16:33-4

Annual report 1988, 15:29-31

Passenger service cutbacks, Committee study, 18:42-3; 20:33, 45-52; 22:31-4, 64-6; 24:27, 50-1, 67-9

Welland Canal, 13:38-9

Atlantic Farmers Council *see* Grain transportation—At and East rail rate

Atlantic provinces *see* Canadian National Railways—Branch line abandonment; VIA Rail Canada Inc.—Costs—Market share—Passenger service cutbacks

Atlantic Provinces Transportation Commission

Background, 31:7

See also Grain transportation—At and East rail rate; Organizations appearing

Australia *see* Grain transportation

Automobiles

Cost, Soviet Union, comparison, 47:14

Baggley, Carmen (Consumers' Association of Canada)

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 6:29-43

Baker, George S. (L—Gander—Grand Falls)

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 9:27

Bangkok, Thailand *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks, Lavalin Industries Inc.

Bankruptcy *see* CN Route

Barbeau, Victor (Transport Department)

Airports, government policy, Committee study, 36:4-8, 10-30, 32-3

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 16:36-42, 45

Bathurst, Jack (Halifax-Dartmouth Port Development Commission)

Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Committee study, 48:8-10, 17, 25

Beaudoin, Gilles (Québec-Windsor Corridor Mayors)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 28:31-2

Beaulieu, Gaetan (Rural Dignity of Canada and VIA Gaspesia Committee)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 23:47-52, 55-7, 61-4, 66

Beckwith, Rick (Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 44:33

Bélair, Réginald (L—Cochrane—Superior)

References, *in camera* meeting, 28:20

Belsher, Ross (PC—Fraser Valley East; Parliamentary Secretary to Minister of Transport)

Commodity pipelines, 11:22

Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study, 30:17

References, *in camera* meetings, 10:3; 31:3; 35:4; 46:21

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 10:33; 11:15, 22

Bengough, Sask. *see* Canadian National Railways—Lines

Benjamin, Les (NDP—Regina—Lumsden)

Air traffic controllers, 5:45; 37:11-3; 41:22-3

Air transport, 5:44-5; 6:39; 41:21, 23

Airports, 5:45; 13:27; 16:19-20, 44-5; 34:25-7; 37:10-1

Government policy, Committee study, 36:15-20, 31-4

Arrow Airlines, 3:95-6

Boating accidents, 2:50-1; 3:26; 5:30; 6:40-1, 52; 9:36-8

Canadian Aviation Safety Board, 3:25-6, 64, 92-4

Canadian National Railways, 16:20-2; 19:100, 104-7, 111

Annual report 1988, Committee study, 14:9-12, 21, 36, 42, 44-5, 52, 56-9

Pensions, Committee study, 29:5, 13-6, 18-9, 22-5

CN Route, 14:42

Commodity pipelines, 6:83, 95; 7:6, 15-6

Drug and alcohol abuse, 37:11

Document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 38:8, 20-2, 26, 37-8, 40, 43-4, 63-4; 41:9, 18-9, 21-3, 25-6; 42:11

Drug-testing, 38:21-2

Gasoline, PCB and other contaminants, imports from United States, Committee study, 9:47-9

Grain transportation, 31:23, 31-2; 32:21-4, 30-1; 33:23-6, 28

Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Committee study, 48:9-10, 18-21, 25-7

Harbours, wharves and breakwaters, 47:12

Hazardous products, 9:47-9

Highways and roads, 47:9

Kelsall, J., references, 4:5

Magdalen Islands, marine transportation, F. Delaney complaints, Committee study, 48:29-30, 34-5, 37, 39

Benjamin, Les—Cont.

- Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study, 30:12-6, 18, 22
- Marine transport, 5:37
- National Transportation Agency, 47:8
- Port of Halifax, 48:18-21, 25-7
- Portelance, A., references, 3:78
- Procedure and Committee business
- Bills, 11:51-2
 - Briefs, 38:26, 43-4
 - Meeting, 2:55
 - Organization meeting, 1:10-2, 14, 17-8, 20-4
 - Questioning of witnesses, 5:46; 10:14
 - Quorum, M. (Angus), 1:17
 - Votes in House, 22:35; 37:13-4
 - Witnesses, 3:76; 14:21; 26:34-5; 32:25
- Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 31:12, 23, 30-2; 33:13, 18, 21, 23-6, 28-9
- Railways, 1:23-4; 4:13-5, 27-9, 40-2; 5:13-4; 7:6-9; 8:36; 10:36, 38, 63-5; 34:27-9, 37, 40-1; 38:20-2, 63-5; 47:13; 48:19-20
- References, 16:45
- In camera* meetings, 10:3; 28:20; 31:3; 46:21
 - See also* Transport Department
- Richards, D., references, 20:37
- Royal Commission on Transportation, 21:28
- School bus accidents, 1:58-9
- Soviet Union, transportation issues, Committee study, 47:4-5, 7-14
- Sport parachuting/ hang-gliding accidents, 2:49-50; 3:26-7
- St. Lawrence Seaway Authority, president, Glendon R. Stewart, Order in Council appointment, Committee study, 32:6-7, 10, 12, 21-6, 30-1, 33
- Transport Department, 28:47, 77
- Estimates, 1989-1990, main, 13:5, 17, 21-5, 27; 16:16, 18-22, 34-5, 44-5
 - Estimates, 1990-1991, main, 34:5, 13, 19, 25-30, 37-8, 40-1, 43; 37:8, 10-4
- Transportation Accident Investigation Board, 47:9
- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:33, 49-51, 58-9, 61-2, 64-7, 69-70, 73; 2:16-8, 20-1, 31, 42, 44-5, 48-52, 54-5; 3:5, 25-7, 34-6, 62, 64, 76, 78-9, 92-7, 100-1, 110; 4:5, 13-6, 27-9, 40-3, 45-7, 49-50; 5:12-6, 26, 30, 35-7, 43-8; 6:21-4, 32, 39-51, 52, 54-5, 66, 71-3, 75-6, 82-90, 94-7; 7:6-9, 12, 15-6, 18, 29, 41-5, 62-3, 70, 74-5; 8:36, 39-40; 9:19-22, 36-8; 10:14, 29-31, 34-6, 38, 46-8, 51-4, 56-8, 63-5; 11:23, 31, 35, 38-40, 47, 51-3, 55-6, 62, 65-6, 68, 79, 85, 88, 95, 97; 12:18-9, 21, 27, 44-5, 59, 61
- Trucking industry, 1:64-5, 69-70; 2:51; 4:15-6; 5:30; 10:46-7; 34:27-8; 47:8
- United States, National Transportation Safety Board, 10:35, 52-3
- VIA Rail Canada Inc., 13:17, 21-5; 14:9-11, 36; 16:18-20
- Annual report 1988, Committee study, 15:4-6, 11, 18-20, 26-7, 34, 41
 - Passenger service cutbacks, Committee study, 18:6, 27-31; 19:26, 30, 39-43, 66, 80-4, 94-5, 100, 104-7, 111; 20:7-8, 14, 19-20, 23, 30, 32-5, 37-41; 21:5, 17, 28, 45-9, 65, 77, 79-81; 22:17-20, 35; 23:7, 16, 22, 32-5, 39, 44; 24:17-21, 25, 45-8, 72-6; 25:10, 20-3; 26:5, 18-22, 32, 34-5, 42, 47, 49, 55, 57-9; 27:11, 15, 20-4, 26-7, 32; 28:47-8, 77

Bennett, Ron (United Transportation Union)

- Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 45:5-16
- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 8:31-40
- VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 26:8-10, 17-8, 21, 25-6, 28-9, 33

Berigan, Gerry (Transport Department)

- Airports, government policy, Committee study, 36:9-10, 20

Bills referred

- C-2 Transportation Accident Investigation Board Act—Minister of Transport
- C-26 Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies) (subject matter)—Minister of Transport

Bindon, Norm (Canadian Air Line Pilots Association)

- Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 44:4-13, 15-25
- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 7:16-41, 43

Bjornson, David (PC—Selkirk—Red River)

- Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 45:26-8, 39, 42-3, 48
- Drug-testing, 45:39, 42-3, 48
- Trucking industry, 45:26-8

Blaikie, Bill (NDP—Winnipeg Transcona)

- Railways, 4:25-7
- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 4:25-7
- VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 19:60-2

Boating accidents

- Transportation Accident Investigation Board jurisdiction, 1:30, 45-6; 2:50-1, 60, 63-4, 76-7; 3:26-7; 5:30, 32, 34; 6:40-1, 51-2; 9:36-8
- United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:15

Bobbitt, Norman (Canadian Aviation Safety Board)

- References, 3:8
- See also* Transportation Accident Investigation Board
- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 3:8-38

Boivin, Jean-Roch (VIA Rail Canada Inc.)

- Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 38:44-6

Bombardier Inc. *see* High-speed trains**Borovoy, Alan** (Canadian Civil Liberties Association)

- Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:51-8

Bosc, Marc (Clerk of the Committee)

- References, 17:4; 48:38-9

Bouchard, Hon. Benoît (PC—Roberval; Minister of Transport)

Air traffic controllers, 13:7, 25

Aircraft, 13:26

Airports

Hamilton, Ont., 13:32; 16:18, 30

Lester B. Pearson International (Toronto, Ontario), 13:6-7, 25-7; 16:31-2

Management and ownership, 13:7, 20, 33, 37

Operations, 13:25

Saint-Hubert, Que., 13:35; 16:28

Traffic congestion, 16:33

Trois-Rivières, Que., 16:15

Val d'Or, Que., 16:23

Vancouver International, 13:6-7

Canadian National Railways, lines, 16:21

CN Route, 16:24

Commuter transportation, 18:39

Grain elevators, 13:29

Grain transportation, 13:7, 38-9

Hazardous products, 13:32-3; 16:23

Highways and roads, 13:7, 10-1, 34, 37; 16:22

Ports, investment, 13:7

References *see* Transportation policy; VIA Rail Canada Inc.—Remote lines

St. Lawrence Seaway, 13:7

Transport Department

Estimates, 1989-1990, main, 13:5-39; 16:5-15, 17-9, 21-35

Expenditures, 13:5-6

Transportation industry, 13:36-7

Transportation policy, 13:7-9, 27-8

Trucking industry, safety, 13:7

VIA Rail Canada Inc.

Board of directors, 18:20

Branch line abandonment, 16:15, 24-5

Business plan, 13:30-1; 16:6, 10-2, 19; 18:10-2, 20-2

Costs, 16:19; 18:26-8

Employees, 13:34-5; 18:42-3

Equipment, 13:24-5; 16:33; 18:7-8

Expenditures, 13:7; 16:8-9, 17

Free passes, 16:14-5; 18:31-3

High-speed rail passenger service, 13:12-3, 19-20; 18:16-8

Lawless, Ron, President, 16:5-6; 18:22

Legislation, 16:25-6

Market share, 16:17, 26-9

Remote lines, 13:7, 17-9; 16:30-1; 18:18-9

Ridership, 13:21-3; 16:12-3; 18:8-10, 24-5, 32, 41

Service, 13:20-1; 18:10, 15-7, 19-20, 38-9

Service cutbacks, Committee study, 18:5-48

Subsidization, 13:7, 9-11, 14-9, 23, 37-8; 16:18, 29-30, 33-4; 18:9-10, 24, 26, 41, 44

Boudria, Don (L—Glengarry—Prescott—Russell)References *see* Arrow Airlines**Bourdon, Michel** (Transport Department)Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 35:25-6References, *in camera* meeting, 35:4**Bourgeois, Valéri** (International Association of Machinists and Aerospace Workers)Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:58-68**Boyle, Andrew** (Seafarers' International Union of Canada)Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 43:34-50**Brander-Smith, David** (Canadian Maritime Law Association)

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 7:46-50, 55-63

Brantford, Ont. *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks**Brazier, D.V.** (Canadian Pacific Railway)Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 43:84**Breathalyzer tests**Canadian Medical Association position, 44:50
See also Drug-testing**Brennan, Martin** (Transport Department)

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 16:43

Brennen, Herb (Canadian Air Traffic Control Association)Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 41:9-17, 19-20, 23-4
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 6:67-8, 70, 72-3**Briefs** *see* Appendices**Brightwell, Harry** (PC—Perth—Wellington—Waterloo)Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:67-8**British Columbia** *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks**Burgess-Webb, Roger** (Canadian Air Line Pilots Association)Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 44:13**Burlington Northern Railway** *see* Port of Halifax**Burnett, Jim** (United States, National Transportation Safety Board)

References, 10:6

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 10:5-65

Bus accidents

Transportation Accident Investigation Board jurisdiction, 2:81-2

Bus transport

Disabled and handicapped, service, 23:28, 36-8

Drivers, hours of work/rest periods, 43:72-3

Drug and alcohol abuse

Alcohol use, 43:58

Education programs, 43:69, 71

Bus transport—Cont.

Drug and alcohol abuse—*Cont.*

Employee assistance programs, 43:52-3, 59-60, 69

Factors, working conditions, 43:53

Levels

Amalgamated Transit Union position, 43:55-64

Canadian Bus Association position, 43:68-73

Drug-testing

Abuses, 43:61, 70-1

Administration, 43:58

Amalgamated Transit Union position, 43:53-67, 70-1

Canadian Bus Association position, 43:68-9

Medical tests, 43:57

Safety-sensitive positions, 43:73

Regulation, 23:5, 13, 26-7

See also VIA Rail Canada Inc. *passim*

Butland, Steve (NDP—Sault Ste. Marie)

CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc. purchase, Committee study, 49:34

Butler, Barb (Transport Department)

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:5, 43, 62, 70-1; 9:35; 12:60-1

Calgary, Alta. *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks, Edmonton**CALPA** *see* Canadian Air Line Pilots Association**Campbell, Coline** (L—South West Nova)

Freight transportation, 21:76

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 21:76-9

Canada Post Corporation *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks**Canada-United States Free Trade Agreement** *see* Trucking industry**Canadian Air Line Pilots Association** *see* Air transport—Drug and alcohol abuse—Drug-testing—Safety; Canadian Aviation Safety Board—Members, Dissenting opinions; Drug and alcohol abuse—Government policy, Consultations; Drug-testing—Reliability; Organizations appearing; Transportation Accident Investigation Board—Multi-modal structure; Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2)—References**Canadian Air Space Systems Plan** *see* Air transport—Safety**Canadian Air Traffic Control Association** *see* Air transport—Drug and alcohol abuse—Drug-testing; Drug-testing—Reliability; Organizations appearing**Canadian Association of Professional Radio Operators** *see* Air transport—Drug and alcohol abuse—Drug-testing; Drug and alcohol abuse—Factors; Drug-testing—Privacy aspects—Reliability; Organizations appearing**Canadian Aviation Safety Board**

Canadian Business Aircraft Association, Inc., relationship, 8:27

Consumers' Association of Canada position, 6:29

Executive director, 2:22-3; 3:42

Canadian Aviation Safety Board—Cont.

Facilities, 3:35-6

Aircraft voice and data tape analysis, duplication of National Research Council, 3:20-1, 35

Funding, 2:12-4, 23

Independence, powers, Noel, Decarie, Aubrey and Associates legal opinion, 3:15-6, 22-3, 25-6, 103-5

Investigations/reports, 2:9-11, 14, 53; 3:86, 108-9

Backlog, 2:12-3; 3:33

Evidence review committee, 3:37, 51-2, 64

Information withheld from members, allegations, 3:14-7, 21-2, 24-5, 27, 30, 32-3, 36-7, 39-43, 46-8, 58-67, 71, 80-3, 89-94

Observer status, 2:44-5

"Probable cause", determining, 7:30-1

Meetings, 2:23

Minutes, 3:105-6

Members

Dissenting opinions, 2:8-9, 11-2, 22, 31-5, 45-8, 65-7; 3:6-7, 10-1, 14, 23-5, 39, 41-2, 56, 92-3

Aerospace Industries Association of Canada position, 5:40-1, 44

Canadian Air Line Pilots Association position, 7:17-9, 25-6, 34, 39-40, 44

See also Arrow Airlines; Canadian Aviation Safety Board—Investigations/reports, Information

Pilotas appointment, Siddon role, etc., 3:45-6, 55

"Rubber stamps", 3:72, 86

Selection process, 3:44-6

Travel, 3:110-1

Procedural manuals, 3:105

Recommendations, implementation, 1:60; 3:78, 83-4, 106-8

Staff

Air traffic control expertise, 6:64, 69-71

Attitude, 3:43

Competence, 3:80; 7:31-2

Pilots/engineers, ratio, 1:60

See also Canadian Aviation Safety Board—Investigations/reports, Information

Transport Department, interference allegations, 3:23, 48-9, 103-4

See also Air Ontario; Arrow Airlines; Organizations appearing; Transportation Accident Investigation Board—Legislation; Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2)—References

Canadian Brotherhood of Railway Carmen *see* Organizations appearing**Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers** *see* Drug-testing—Privacy aspects—Reliability; Organizations appearing; Royal Commission on Transportation; Trucking industry—Drug and alcohol abuse, Employee assistance programs—Drug-testing; VIA Rail Canada Inc.—Government policy**Canadian Bus Association** *see* Amalgamated Transit Union; Bus transport—Drug and alcohol abuse, Levels—Drug-testing; Organizations appearing; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Canadian Business Aircraft Association, Inc.

Background, 39:69

See also Air transport—Drug and alcohol abuse—Drug-testing; Canadian Aviation Safety Board; Drug-testing—Reliability; Organizations appearing; Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2)—References

Canadian Civil Liberties Association *see* Drug and alcohol abuse—Education—Employee assistance programs; Drug-testing—Privacy—Reliability; Organizations appearing**Canadian Coast Guard**

Ships, reduction, 37:15-6

See also Marine transport

Canadian Conference of Teamsters *see* Drug and alcohol abuse—Government policy, Consultations; Drug-testing—Human rights aspects—Reliability; Organizations appearing; Trucking industry—Drug and alcohol abuse—Drug-testing**Canadian Human Rights Commission** *see* Drug and alcohol abuse—Education programs; Drug-testing *passim*; Organizations appearing**Canadian Labour Congress** *see* Drug and alcohol abuse—Education—Employee assistance programs—Government policy, Consultations; Drug-testing; Organizations appearing**Canadian Marine Pilots Association**

Background, 39:38

Canadian Marine Rescue Auxiliary

Funding, 34:22-3

Canadian Maritime Law Association *see* Marine transport—Casualty and accident investigation, Jurisdiction; Organizations appearing; Transportation Accident Investigation Board**Canadian Medical Association** *see* Breathalyzer tests; Drug and alcohol abuse *passim*; Drug-testing *passim*; Organizations appearing**Canadian Merchant Service Guild**

Background, 6:44

See also Drug and alcohol abuse—Government policy, Consultations; Marine transport—Drug and alcohol abuse—Drug-testing; Organizations appearing

Canadian National Millers Association *see* Grain transportation—At and East rail rate**Canadian National Railways**

Annual report 1988, Committee study, 14:4-60

Assets, divestiture, 14:6, 12, 51-3

See also Canadian National Railways—Pensions

Branch line abandonment, 14:30

Atlantic provinces, 19:96-100, 110

Gaspé-Sainte Thérèse, 14:27-9; 34:29-31

Limits, 4% per year, 19:102-4, 111

Moratorium, 19:100

Preeceville subdivision, 14:57-8

Prince Edward Island, 14:59

Short-line operators, 14:6-7

Competition, United States, 14:47-8

Canadian National Railways—Cont.

Cuba, \$400,000 payment, frozen by United States government, 14:59-60

Debt, reduction, 14:5-6, 29-31, 51-3

Derailments, subdivision 13, Chambord-Riviere-à-Pierre, 14:31-2

Employees, reduction, 14:43

Equipment, modernization, 14:5, 8, 44-5

Fuel, taxation, 19:111

Intermodal services, 14:5; 19:106-7

Labour relations, 14:7-8

Lines

Amtrak, use of CN lines, 19:104-5; 27:6, 8-9

Bengough subdivision, rehabilitation, 14:58; 16:20-2

Central Butte subdivision, 14:58-9

Chapais subdivision, maintenance, 4:21; 14:37-8; 14A:1-2

Electrification, 19:105-7

Passenger service, legal obligations, 19:108

Pensions, 14:7

Assets, sale, effect, 29:16-7

Canadian Pacific Railways pensions, comparison, 29:23-4

Collective bargaining process, relationship, 29:12-3

Committee study, 29:4-26

Communications with pensioners/consultations, 29:7-10, 19

Disability benefits, relationship, 29:7

Early retirements, effect, 29:23

Experience gains concept, 29:6, 10-2, 14-5

Indexation, 29:6-7, 9-10, 22

Lay-offs, "golden handshakes", effect, 29:16-8, 20-1, 23

Manager, appointment, 29:20

Negotiations, 29:6

National split, 29:6, 11, 13-4

Pension board, 29:5, 9, 21-3

Pensioners position, 29:19

Reports, 29:13-4

Review process, 29:5

Subcommittee report, 29:4-5, 9

Survivor benefits, 29:6-7, 16-7, 21-2

Trustees, 29:8, 19

Unfunded liability, 29:18-20

See also CN Route

Profitability, market-driven, 14:4-5, 8-9, 17, 45-8

Regional office, Moncton, N.B., 19:110

Revenues, 14:7-8

VIA Rail Canada Inc., fee for service, 14:11-2

Western Grain Transportation Act, 14:60

Ridership, statistics, 19:103-4

Taxation, 19:107

See also Canadian National Railways—Fuel

Traffic

Advanced train control system, 14:5

Density, 14:44

Trackage, percentage used, 19:103

See also Appendices—St-Julien; Central Western Railway; CN Route; GO Transit; Grain transportation—Turn-around time; Organizations appearing; Railways—Drug and alcohol abuse—Drug-testing—Safety; Port of Halifax; Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2)—References; VIA Rail Canada Inc.—Employees—Renationalization

Canadian Owners and Pilots Association *see* Air transport—Drug and alcohol abuse—Drug-testing; Organizations appearing

Canadian Pacific Railways *see* Canadian National Railways—Pensions; Organizations appearing; Railways—Drug and alcohol abuse—Drug-testing; Transportation Accident Investigation Board—Jurisdiction

Canadian Railway Labour Association *see* Appendices; Organizations appearing; Railways—Drug and alcohol abuse—Drug-testing; Royal Commission on Transportation; Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2)—References; VIA Rail Canada Inc.—Management—Passenger service cutbacks

Canadian Rights and Liberties Federation *see* Drug-testing *passim*; Organizations appearing

Canadian Shipowners Association

Background, 6:6; 43:23

See also Drug-testing—Justification; Marine transport—Drug and alcohol abuse—Drug-testing; Organizations appearing; Transportation Accident Investigation Board—Canadian Maritime Law Association—Multi-modal structure; Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2)—References

Canadian Space Agency *see* Airports—Saint-Hubert

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board *see* Transportation Accident Investigation Board

Canadian Trucking Association *see* Drug-testing—Human rights aspects—Random testing; Organizations appearing; Trucking industry—Drug and alcohol abuse, Employee assistance programs—Drug-testing

Canaport, N.B. *see* Oil spills

Cancer *see* Railways—Lines

Cannabis *see* Drug and alcohol abuse

Cantin, Serge (Canadian National Railways)

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 4:21-3

Capon, Ross (National Association of Railroad Passengers)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 28:60-7

Capreol, Ont. *see* VIA Rail Canada Inc.—Remote routes

Carrick, William (Pine Ridge Rail Passenger Task Force)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 26:47-50, 52-3, 55-7

CASB *see* Canadian Aviation Safety Board

Casey, Bill (PC—Cumberland—Colchester)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 19:43-8

CASSP *see* Canadian Air Space Systems Plan

Central Butte, Sask. *see* Canadian National Railways—Lines

Central Western Railway

Canadian National Railways involvement, 14:22

Central Western Railway—Cont.

Horner, H., involvement, 15:38-9

See also VIA Rail Canada Inc.—Subsidization

Cerilli, Al (Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers; Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 22:5-38; 24:62-4, 73

Chadwick, Harry (PC—Brampton—Malton)

Air transport, 44:16-9

Airports, 16:31-2, 38, 42; 34:31-4; 37:18

Government policy, Committee study, 36:7-10, 18, 33

Amalgamated Transit Union, 43:70

Bus transport, 43:58-61, 70-1

Canadian National Railways, pensions, Committee study, 29:20-1

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 35:19; 38:22-3, 63; 43:17-8, 58-61, 70-1

Drug-testing, 43:17-8

Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Committee study, 48:14

Magdalen Islands, marine transportation, F. Delaney complaints, Committee study, 48:32-4

Port of Halifax, 48:14

Railways, 38:22-3, 63

References, *in camera* meetings, 31:3; 34:3; 35:4; 46:21-2

Soviet Union, transportation issues, Committee study, 47:5

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 16:28-32, 38, 42

Transport Department estimates, 1990-1991, main, 34:31-4; 37:18

VIA Rail Canada Inc., 16:28-31

Passenger service cutbacks, Committee study, 19:84-5; 20:41-5; 22:36-8, 67-8; 26:24-7

Chafe, Ron (Canadian Business Aircraft Association)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:69-74

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 8:19-30

Chairman, rulings and statements

Bills, amendments

Definition, beyond scope, 11:39, not in order, 11:5

Infringing upon Royal Recommendation, 11:53-4, not in order, 11:6

New definition, beyond scope, 11:37-8, not in order, 11:5

New factor added, beyond scope, 11:41, not in order, 11:6

New factor added, beyond scope, 11:56-7, not in order, 11:7

See also Procedure and Committee business

Chalovich, Joan (Pine Ridge Rail Passenger Task Force)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 26:43-4

Chambord, Que. *see* Canadian National Railways—Derailments

Champlain Bridge

Tolls, 34:25

Chapais, Que. *see* Canadian National Railways—Lines

Chemicals *see* Railways—Lines

Christopher, John (Library of Parliament)

Procedure and Committee business, organization meeting, 1:14

References

In camera meeting, 28:20; 34:3; 35:4; 46:21-2

See also Committee—Research staff

Churchill, Man. *see* Grain transportation—St. Lawrence Seaway; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service, The Pas—Remote lines, Manitoba

Clancy, Mary (L—Halifax)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 38:20, 62-3

Cleman, Nancy (Canadian Shipowners Association)

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 6:25-6

Clifford, Terry (PC—London—Middlesex)

VIA Rail Canada Inc. annual report 1988, Committee study, 15:34-7

CN Marine *see* Marine Atlantic Inc.—Takeover

CN Rail *see* Canadian National Railways

CN Route

Bankruptcy

Assets, transfer to separate companies, 49:26

Holmes Transport Inc., 49:26-7

"Best efforts" clause in sale agreement, 49:29

Canadian National Railways employees, pensions, 14:39-42, 46-7, 56-7; 16:23-4; 49:8-9, 13-4, 17-9, 21, 27, 29

Correspondence to Committee members, 49:7, 12-3

Value, \$10 million, 49:7, 13

Civil/criminal litigation, *sub judice* convention, 49:6-7, 10-1, 14-29

Canadian National Railways position, 49:14

Meetings with former employees, broken off after federal general election, 49:12, 27

Privatization, 49:11-2, 17

Buyer, selection process, 49:7, 20

LeClair remarks, 49:9

Sale price, undervalued, 49:17

Transport Route Canada Inc. purchase, Committee study, 49:5-36

Steering committee referral proposal, 49:22, 29-31

Subcommittee proposal, 49:11, 16, 29-30

Coal

Slurry pipelines, 8:14-5

United Transportation Union position, 8:40

Cocaine *see* Drug and alcohol abuse

Cochrane, Ont. *see* VIA Rail Canada Inc.—Remote lines

Collective bargaining *see* Canadian National Railways—Pensions

Committee

Budget, constraints, 17:4

Commendation, 12:65; 13:4-5

Committee—Cont.

Information, VIA Rail Canada Inc., lack of co-operation, 15:41-2; 16:5

Meetings

Private/public meetings, United States congressional system, comparison, 1:25

Railway Committee Room, 1:13-4

Members

Introduction

At organization meeting, 1:8-14

To Soviet Union delegation, 47:4-6

Non-partisan spirit, 1:7-8, 10, 12, 37; 2:34; 17:15-6

Resignation, D. Gray, 49:7-8

Reputation, 7:63-4

Research staff

Christopher, J., 1:14

Commendation, 9:42

Cuthbertson, D., 35:4

United States, congressional system, comparison, 36:34

See also Committee—Meetings

Witnesses, inviting

Amtrak/American Association of Rail Passengers, 26:59

Royal Commission on Transportation, members, 34:15-7

Soviet Union delegation, gift bookmarks, "Made in Pugwash, Nova Scotia", 47:16-7

St. Lawrence Seaway Authority, 31:3

Stewart, Glendon R., 31:3

See also Drug and alcohol abuse—Employee assistance programs; Drug-testing; Procedure and Committee business

Committee studies and inquiries

Airports, government policy, Committee study, 36:4-34

Canadian National Railways

Annual report 1988, Committee study, 14:4-60

Pensions, Committee study, 29:4-26

CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc. purchase, Committee study, 49:5-36

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 35:5-35; 38:4-65; 39:5-74; 41:4-26; 42:4-34; 43:5-87; 44:4-70; 45:5-60; 46:21-53

Gasoline, PCB and other contaminants, imports from United States, Committee study, 9:42-56

Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Committee study, 48:4-27

Magdalen Islands, marine transportation, F. Delaney complaints, Committee study, 48:28-39

Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study, 30:4-22

Procedure and Committee business, business meeting, 17:4-16

Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 31:5-35; 33:4-29

Soviet Union, transportation issues, Committee study, 47:4-17

St. Lawrence Seaway Authority, president, Glendon

R. Stewart, Order in Council appointment, Committee study, 32:4-34

Transport Department

Estimates, 1989-1990, main, 13:4-39; 16:4-46

Committee studies and inquiries—Cont.Transport Department—*Cont.*

Estimates, 1990-1991, main, 34:5-45; 37:4-18

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:26-73; 2:5-85; 3:5-113; 4:4-51; 5:4-51; 6:5-97; 7:4-77; 8:5-40; 9:4-42; 10:3-65; 11:11-98; 12:17-65

VIA Rail Canada Inc.

Annual report 1988, Committee study, 15:4-43

Passenger service cutbacks, Committee study, 18:4-48; 19:5-111; 20:4-53; 21:5-86; 22:5-70; 23:4-67; 24:4-77; 25:4-29; 26:4-61; 27:4-33; 28:21-77

See also National Transportation Agency—Chairman; Royal Commission on Transportation—Membership; St. Lawrence Seaway; VIA Rail Canada Inc.—Business plan—Service—Subsidization**Commodity pipelines**

Accidents/investigation, Transportation Accident

Investigation Board jurisdiction, 7:12-3

National Energy Board exemption, 1:30, 62-3, 68, 70-1; 2:70; 6:18; 7:6, 15-6; 8:9-12, 16-8; 9:39-40; 11:16-23

Staff, 6:83, 95; 7:15

Future developments, 8:14-5

Other countries, comparison, 8:15

Commuter transportation

Federation of Canadian Municipalities position, 28:46

Funding, 18:39

Municipalities, fee-for-service arrangements with VIA Rail Canada Inc., 28:44-6

Nova Scotia, 21:79

Quebec, 21:67-8

VIA Rail Canada Inc. position, 19:6-7; 20:29-30

See also GO Transit; Rural Canada; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks—Schedules**Competition** *see* Canadian National Railways**Computers** *see* Rural Canada; St. Lawrence Seaway Authority**Comuzzi, Joe** (L—Thunder Bay—Nipigon)

Air Ontario, 2:21; 3:70-1, 106-7; 9:9

Air transport, 6:87-8; 39:68; 44:4, 11-5, 23

Airports, 5:43; 16:36-7, 39-40

Arrow Airlines, 2:21; 3:42-3, 52-3, 69-70

Boating accidents, 5:34; 6:51

Bus transport, 43:71

Canadian Aviation Safety Board, 2:22-3, 53; 3:32-3, 40-2, 71, 105-8; 5:44; 8:27

Canadian National Railways, 19:108

Annual report 1988, Committee study, 14:12-6, 25, 56-7

CN Route, 14:56-7

Privatization, Transport Route Canada purchase, Committee study, 49:8-9, 23, 25-7, 29, 32, 35

Committee, 15:41-2; 16:5

Commodity pipelines, 7:12-3; 8:11

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:68; 42:24-5; 43:71, 82; 44:4, 11-5, 23, 63-5

Drug-testing, 42:24-5; 44:63-5

Grain elevators, 13:29, 31

Grain transportation, 14:16; 19:107-8; 32:7

Marine transport, 5:33; 6:25-6, 52-3, 59

Comuzzi, Joe—Cont.

Oil and gas pipelines, 8:10-1

Procedure and Committee business

Business meeting, 17:10

Members, 21:39-40

Questioning of witnesses, 3:30

Sub judice convention, 49:25-7

Travel, M. (Angus), 17:10

Witnesses, 3:38, 76, 112; 14:56

Railways, 4:50-1; 5:11, 27-8; 7:13-4; 8:37-8; 19:107; 43:82

References, *in camera* meetings, 10:3; 35:4; 46:21-2

St. Lawrence Seaway Authority, president, Glendon

R. Stewart, Order in Council appointment, Committee study, 32:6-10

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 13:29-31; 16:5-10, 36-7, 39-41

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2),

1:55-7; 2:21-3, 53, 78-80, 84-5; 3:30-3, 37-8, 40-3, 52-3, 55-6, 67, 69-72, 76, 91, 105-8, 112; 4:46-8, 50-1; 5:8-11, 27-8, 33-5, 43-4; 6:25-6, 31-4, 43, 51-3, 59, 76, 87-8; 7:4, 12-4, 35-6, 45, 62; 8:10-1, 27-8, 37-8; 9:8-11, 32-4, 39; 11:12, 37, 45, 49, 63, 66, 76, 92, 96; 12:49, 57-9, 64

VIA Rail Canada Inc., 13:29-30; 14:12-6, 25; 16:5-9

Annual report 1988, Committee study, 15:6-8, 41-2

Passenger service cutbacks, Committee study, 18:20-3; 19:17, 27-30, 69-71, 107-8; 21:38-40; 24:21-5, 51-2, 69-72; 26:27-30

Confederation *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks**Conflict of interest** *see* Magdalen Islands; Oil and gas pipelines—Accident investigation; Transportation Accident Investigation Board; VIA Rail Canada Inc.—Lawless**Constitution** *see* Drug-testing**Consumer and Corporate Affairs Department** *see* Consumers' Association of Canada; Transport 2000 Canada**Consumers' Association of Canada**

Funding, Consumer and Corporate Affairs Department withdrawal, 20:11

See also Canadian Aviation Safety Board; Organizations appearing**Contracting-out** *see* VIA Rail Canada Inc.—Customer services**COPA** *see* Canadian Owners and Pilots Association**Copps, Sheila** (L—Hamilton East)

Gasoline, PCB and other contaminants, imports from United States, Committee study, 9:53-6

Procedure and Committee business, questioning of witnesses, 9:53-4

Corbett, Bob (PC—Fundy—Royal)References, *in camera* meeting, 46:22**Corn** *see* Grain transportation—At and East rail rate**Coroners** *see* Transportation Accident Investigation Board—Investigations**Corporate taxes** *see* St. Lawrence Seaway Authority—Large Corporations Tax

- Countervailing duties** *see* Grain transportation—At and East rail rate, Corn
- Criminal Code** *see* Railways—Drug-testing
- Crosby, Howard** (PC—Halifax West; Parliamentary Secretary to President of the Treasury Board)
Canadian National Railways annual report 1988, Committee study, 14:53-4
Grain transportation, 14:53-4
Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Committee study, 48:12-4, 23-7
Port of Halifax, 48:12-4, 23-7
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 21:81-3, 85; 27:16-9
- Cuba** *see* Canadian National Railways
- Cullen, Alex** (Canadian Rights and Liberties Federation)
Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 42:20-32
- Cuthbertson, David** (Committee Researcher)
Magdalen Islands, marine transportation, F. Delaney complaints, Committee study, 48:35-7
References
 In camera meetings, 28:20; 31:3; 34:3; 35:4; 46:21-2
 See also Committee—Research staff
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:29-35
- Da Sylva, Normand** (Canadian Medical Association)
Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 44:55-7, 60-3, 65, 68
- Daoust, Fernand** (Front commun des syndicats du rail)
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 22:39-50, 56-7, 59-64, 69-70
- Dash-8 service** *see* Airports—Lester B. Pearson International
- de Belleval, Denis** *see* VIA Rail Canada Inc.
- Deer Lake, Nfld.** *see* Airports
- Deficit** *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks
- Delagrave, Pierre** *see* VIA Rail Canada Inc.—Fares
- Delaney, Frank** (F. Delaney Transport)
Magdalen Islands, marine transportation, F. Delaney complaints, Committee study, 48:28-38
References *see* Magdalen Islands
- Department of Transport** *see* Transport Department
- Deregulation** *see* Air transport—Safety; Airline industry; Bus transport—Regulation; Transportation—Safety
- Deschênes, Bernard** (Individual presentation)
References, 2:56
 See also Transportation Accident Investigation Board—Chairman, Powers—Members
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 2:56-85
- Desrosiers, Jean-Louis** (Union des municipalités du Québec)
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 21:56-72
- Dionne, Maurice A.** (L—Miramichi)
Air transport, 45:53-4
Arrow Airlines, 3:66-7
Automobiles, 47:14
Canadian Aviation Safety Board, 2:45-6, 48; 3:21-4, 36-7, 55
Canadian National Railways, pensions, Committee study, 29:9-11, 18, 24-5
Committee, 1:10
Commodity pipelines, 1:70-1
Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 35:12-3; 43:19-21, 40-1, 49-50; 45:14-6, 22-4, 33-4, 36, 53-4; 46:45-6
Drug-testing, 43:19-21; 45:22, 33-4, 36; 46:45-6
Grain transportation, 31:33; 32:25-6
Marine transport, 43:40-1, 49-50
Members of Parliament, 47:15
Procedure and Committee business
 Chairman, 2:41
 Meeting, 2:5
 Organization meeting, 1:10, 14, 19, 22-3
 Room, 29:24
 Staff, M., 1:19
 Witnesses, 3:57-8, 72-3, 75-6, 112; 29:25
Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 31:33
Railways, 45:14-6
References, *in camera* meetings, 28:20; 31:3; 35:4; 46:21-2
Royal Commission on Transportation, 24:44; 28:54, 56
Soviet Union, transportation issues, Committee study, 47:4, 6-7, 14-5
St. Lawrence Seaway Authority, president, Glendon R. Stewart, Order in Council appointment, Committee study, 32:25-6
Telephone service, 47:7
Transport Department, 24:29
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:37, 47-9, 70-1; 2:5, 14-6, 41-2, 45-8, 72-4; 3:21-5, 34, 36-7, 55, 57-8, 66-8, 72-3, 75-6, 92, 97, 99-100, 112; 4:10-1, 23, 49
Transportation policy, 24:6
Trucking industry, 45:23-4
VIA Rail Canada Inc., 3:72-3, 75-6; 47:7
 Passenger service cutbacks, Committee study, 23:11-7, 41, 51-4, 58, 65-6; 24:5-8, 28-9, 33, 44; 28:54-6, 76-7
- Disabled and handicapped** *see* Bus transport; Canadian National Railways—Pensions; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service
- Doctors** *see* Marine transport—Drug-testing
- Documents** *see* Appendices; Procedure and Committee business
- Doerring, John** (Atlantic Provinces Transportation Commission)
Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 31:14-9, 25, 28

Domm, Bill (PC—Peterborough; Individual presentation)

References

Individual presentation before Committee, **25:4-10, 18-21, 23-7**

See also Royal Commission on Transportation—Mandate; VIA Rail Canada Inc.—Subsidization

Royal Commission on Transportation, **25:21**

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **25:4-10, 18-21, 23-7**

Doré, Jean (Québec-Windsor Corridor Mayors)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **28:22-6, 32-3, 40-1, 43-4, 49-55, 57-8**

Dorin, Murray W. (PC—Edmonton Northwest)

Canadian National Railways annual report 1988, Committee study, **14:51**

Dorval, Que. *see* Airports

Douglas, Austin (Transport Department)

Transport Department estimates, 1990-1991, main, **34:42-3**

Douglas, Ron (Canadian Conference of Teamsters)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance*

Use in Safety-sensitive Positions in Canadian

Transportation, Committee study, **45:16-28**

Driedger, Hon. Albert (Manitoba Government)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **24:33-54**

Drug and alcohol abuse

Alcohol use, **35:11-4; 44:51, 54**

"Drink", definition, **35:12-3, 23-4**

Eight-hour rule, **35:16, 23, 30, 32**

Hangovers, effect in workplace, **35:12; 39:72; 45:19**

Senior management, **42:6, 10**

Shift schedules, effect, **35:22-3**

United States, comparison, **46:30-1, 37-8**

See also Air transport—Drug and alcohol abuse; Marine transport—Drug and alcohol abuse; Railways—Drug and alcohol abuse

Cannabis use, **35:11; 44:55**

Cocaine and other illicit street drugs, use, **35:11-2, 14**

Confirmed users

Reinstatement, **35:18; 46:26**

Removal, **35:17, 18-9**

United States, comparison, **46:25**

See also Railways—Drug and alcohol abuse

Costs, United States studies, **46:49-52**

"Disability", **42:25**

Document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive*

Positions in Canadian Transportation

Canadian National Railways position, **38:34**

Committee referral, **34:12-3**

Committee study, **35:5-35; 38:4-65; 39:5-74; 41:4-23;**

42:4-34; 43:5-87; 44:4-70; 45:5-60; 46:24-53

In camera meetings, **46:21-3**

Keyes remarks, **42:32-4**

Time limit, 90 days, **35:5-6**

See also Orders of Reference

Education programs, **36:16-8; 37:4-6**

Canadian Civil Liberties Association position, **39:57**

Canadian Human Rights Commission position, **43:19-20**

Drug and alcohol abuse—Cont.

Education programs—*Cont.*

Canadian Labour Congress position, **39:5**

Canadian Medical Association position, **44:54**

See also Air transport—Drug and alcohol abuse;

Railways—Drug and alcohol abuse

Employee assistance programs, **35:16-8, 33-4; 37:4-6; 39:54**

Canadian Civil Liberties Association position, **39:54, 57-8**

Canadian Labour Congress position, **39:5-7, 14-5, 17-9**

Committee position, **35:9**

Epp remarks, **44:7-8**

Federal Express Corporation position, **45:43, 45-6, 48**

Legislation, opposition, **43:83-5**

United States, comparison, **46:28-30**

See also Air transport—Drug and alcohol abuse; Bus

transport—Drug and alcohol abuse; Marine

transport—Drug and alcohol abuse; Railways—Drug

and alcohol abuse; Trucking industry—Drug and

alcohol abuse

Factors, working conditions, **36:27-30; 44:26, 59**

Canadian Association of Professional Radio Operators

position, **42:4-5, 8-9, 11**

General population, comparison, **35:31-2; 44:25-6**

Government policy, **34:10-2; 35:14-6, 18-9; 37:4-7, 11**

Application

Foreign crews, **35:20-1**

Private sector, **35:15**

Consultations, **39:59, 69-71**

Amalgamated Transit Union position, **43:52, 56**

Canadian Air Line Pilots Association position, **44:5**

Canadian Conference of Teamsters position, **45:17-8, 23-4**

Canadian Labour Congress position, **35:24-5; 39:7, 13-4**

Canadian Merchant Service Guild position, **39:39, 46-7**

Seafarers' International Union of Canada position, **43:34-5, 50-1**

United States policy, relationship, **37:6-7, 14-5; 39:6, 13-4,**

32-3, 55-7, 59, 62, 67-8, 71; 41:25-6; 42:6, 11, 16-7;

43:27, 29-32, 35-6, 41-2, 45-6, 54, 57; 44:5, 7-9, 11,

18, 20-1, 27, 34, 42, 47; 45:20, 22-5, 51-2; 46:53

Identification, **35:17-8; 39:62, 64, 67**

Legal onus, **44:48-9, 57**

Management training, **43:20; 44:52, 54; 45:30-1, 43, 47**

See also Drug-testing

Legislation, **35:7-8**

Other countries, comparison, **35:21-2, 26**

Levels, **45:36, 48, 51, 55**

United States, comparison, **46:24, 26, 30-1, 33-4, 38-45**

See also Air transport—Drug and alcohol abuse; Marine

transport—Drug and alcohol abuse; Railways—Drug

and alcohol abuse

Medication, prescription/patent drugs, **35:11, 13, 15-6; 41:6,**

14-5; 42:6; 45:6, 15-6, 19-20

Canadian Medical Association position, **44:51-2, 54, 56, 59**

Members of Parliament, comparison, **43:54-5, 64-5**

On-the-job use, prohibition, **35:15**

Physicians' role, **44:52, 61-2, 64-6; 45:32-3, 36**

Questionnaire, **35:9-14, 31**

Amalgamated Transit Union position, **43:65-6**

Confidentiality, **35:26-7**

Co-workers, information not included, **35:29-30**

Drug and alcohol abuse—Cont.

Questionnaire—Cont.

International Association of Machinists and Aerospace Workers position, 39:59

Reliability, 35:19

"Safety-sensitive positions", definition, 35:15, 18, 32; 39:60, 66; 44:9

Canadian Medical Association position, 44:51, 60-1

See also Marine transport—Drug and alcohol abuse;

Railways—Drug and alcohol abuse

Studies, 35:9; 39:6-9, 15-7

See also Railways—Drug and alcohol abuse, Statistics/studies

Women, 35:25-6

Workplace/other locations, 35:29

See also Air transport; Marine transport; Railways; Trucking industry

Drug-testing

Alcohol testing, 35:23, 31; 43:22; 45:31, 39; 46:37-8

Alternatives, hand-eye-co-ordination tests, 43:20

Breathalyzer tests, comparison, 38:18-20; 39:58; 42:25-6; 43:47, 49; 44:9

Canadian Labour Congress position, 39:5-11, 27-8

Committee position, 35:9

Compliance

Informed consent, 44:60, 63-4

Refusal/discipline, 39:28; 45:36-7

Conditions, 35:17

Constitutionality, Supreme Court of Canada reference proposal, 39:11-2, 22-3, 56, 71; 43:36-7

Costs, 39:8, 11, 70-1; 41:13; 42:11, 13, 20-1, 23, 28, 37-8, 46; 43:68-9, 82-3, 85-6; 44:53, 55, 66-7; 45:14, 55

Federal Express Corporation position, 45:34-8, 40-2, 46-7

United States, comparison, 46:47-8

Deterrence, 44:53, 45:27, 42-4, 57

United States, comparison, 46:25-8

Dubin report, relationship, 35:6-7

Effectiveness, 45:42, 44

United States, comparison, 46:48-52

Employee attitudes, 35:14; 42:12

Employer abuse, 44:32; 45:59

Employer policy statements proposal, 42:8, 16-7

Facilities, 43:39-40

Federal Express Canada Ltd. position, 45:29

Federal Express Corporation position, 45:29-31

See also Drug-testing *passim*

Government policy, 35:18; 37:4-5

Grievance procedures, 45:48-9

Hazards, 43:14-5

Human rights aspects, 35:34; 37:6-8; 38:19, 63; 39:8-9, 23, 42, 62, 70-1; 43:27, 49, 52; 44:7, 18, 29, 49

Canadian Conference of Teamsters position, 45:21-2

Canadian Human Rights Commission position, 43:8, 10-3, 15, 19

Canadian Medical Association position, 44:56-7

Canadian Rights and Liberties Federation position, 42:23-5, 30-2

Canadian Trucking Association position, 44:35, 41-2; 45:22

"Responsibilities", balancing, 42:30-2

"Impairment", definition/measurement, 41:6; 44:57-8, 63; 45:38, 54

Drug-testing—Cont.

Independent assessment, 42:8, 15, 27-8; 43:14; 44:69

Justification, 43:38, 43-5

Canadian Human Rights Commission position, 43:5-6, 8-9, 17-21

Canadian Shipowners Association position, 43:26

Laboratories

Certification, 41:7, 11; 45:26, 32

United States, comparison, 46:25, 44-5

Federal Express Corporation position, 45:31-2

Separate operations, 45:16

Legislation, 11:40-1; 43:79; 43:32-3

Length of time to complete, 45:39-40

Litigation, United States, comparison, 46:26

Management

Testing, 45:40

Training, 42:8, 13

Medical examinations, relationship, 43:7, 9; 44:44; 45:50

Medication, prescription/patent drugs, 38:21-2; 42:8; 43:21; 44:55, 66

Notification process, 45:31, 39-41, 58

Pre-employment testing, 44:37

Appeal procedures, 43:12-3

Canadian Human Rights Commission position, 43:7, 9-10

Canadian Medical Association position, 44:54

Canadian Rights and Liberties Federation position, 42:23, 28-9

See also Air transport—Drug-testing; Railways—Drug-testing

Privacy aspects, 38:17, 32, 41, 45; 39:32; 44:36; 45:21, 42

Canadian Association of Professional Radio Operators position, 42:10, 15-6

Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers position, 44:28-9

Canadian Civil Liberties Association position, 39:52, 55

Canadian Human Rights Commission position, 43:7, 15

Canadian Medical Association position, 44:53, 64-6

Canadian Rights and Liberties Federation position, 42:20-1, 23

Probable-cause testing, 39:10-1; 43:9, 53

Canadian Rights and Liberties Federation position, 42:22-3

United States, comparison, 46:26

See also Air transport—Drug-testing; Marine transport—Drug-testing; Railways—Drug-testing

Railways, Hinton, Alta., accident, influence, 39:12, 34-5; 41:11

Random testing

Abuses, 44:58

Canadian Human Rights Commission position, 43:7-8, 15, 20-2; 45:50-1

Canadian Medical Association position, 44:54, 60-2

Canadian Trucking Association position, 44:37-8, 43-4, 46-7, 49-50

Deterrence, 39:61

Federal Express Corporation position, 45:30, 42-3, 47-8

International Civil Aviation Organization position, 43:7, 16-7

National Health and Welfare Department position, 38:11, 20

Drug-testing—Cont.

Random testing—*Cont.*

United States, litigation, 46:47

See also Air transport—Drug-testing; Marine transport—Drug-testing; Railways—Drug-testing

Reliability, 39:8, 15, 26, 40-1, 44; 41:6; 43:37, 39, 44; 45:52

Amalgamated Transit Union position, 43:53, 66-7

Canadian Air Line Pilots Association position, 44:8-9

Canadian Air Traffic Control Association position, 41:7, 11, 14

Canadian Association of Professional Radio Operators position, 42:7, 13, 17

Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers position, 44:27-8

Canadian Business Aircraft Association, Inc. position, 39:70

Canadian Civil Liberties Association position, 39:52-4, 57-8

Canadian Conference of Teamsters position, 45:21, 25-6

Canadian Human Rights Commission position, 43:6-7, 13-4, 18, 20, 22

Canadian Medical Association position, 44:52-5, 62-3, 66-9

Canadian Rights and Liberties Federation position, 42:21, 23-4, 26-7, 30

Federal Express Corporation position, 45:33-4, 38

International Association of Machinists and Aerospace Workers position, 39:60-2

Stealth drugs, test-tube urine, effect, 43:40

United States, Conrail-Amtrak crash, "dry-labbing", etc., 46:25, 38-45

See also Railways—Drug-testing

Seat-belt legislation, comparison, 38:17-8; 43:47, 65; 45:35, 52

Soviet Union, comparison, 47:14

Standards, 39:70-1

United States National Transportation Safety Board position, 44:10

United States Occupational Medical Association position, 44:63

United States, regulations, extraterritorial application, 43:11-2, 15-7, 36-7, 45; 44:11-2, 24-5; 45:51; 46:31-7, 45-6

Voluntary testing, 43:21

See also Air transport; Railways; Transportation Accident Investigation Board—Investigators

Drugs and pharmaceuticals

Drowsiness/impairment side-effects, labelling, 38:25, 31

See also Drug-testing—Prescription/patent drugs

Dryden, Ont. see Air Ontario

Dubin report see Drug-testing

Duhamel, Ronald J. (L—St. Boniface)

CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc. purchase, Committee study, 49:18-9

Duplessis, Suzanne (PC—Louis Hébert; Parliamentary Secretary to Minister of State (Science and Technology))

Commodity pipelines, 11:18-9

Procedure and Committee business, bills, 11:23, 29-30

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 11:16, 18-9, 23, 29-30

VIA Rail Canada Inc., service cutbacks, Committee study, 18:31-3

Durrell, Jim (Québec-Windsor Corridor Mayors)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 28:21-2, 30, 33, 35-8, 46, 48, 51, 54, 59

EAP see Employee assistance programs

Eaton, Cyrus see Soviet Union—Relations

Edmonton, Alta. see Airports; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Eggleton, Art (Québec-Windsor Corridor Mayors)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 28:26-30, 45, 53-6, 58

Eisner, Neil (United States Department of Transportation)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 46:24-41, 43-53

Electricity see Canadian National Railways—Lines; VIA Rail Canada Inc.—Lines

Elliott, Lisa (Federal Express Canada Ltd.)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 45:28-9, 38

Employee assistance programs see Drug and alcohol abuse

Employee statements see Air transport—Accidents/incidents; Marine transport—Casualty and accident investigation; Railways—Accidents/incidents; Transportation Accident Investigation Board—Investigations

Employment see Grain transportation—At and East rail rate; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Employment equity see Marine Atlantic Inc.; St. Lawrence Seaway Authority

Environment see Airports; Gasoline; Hazardous products; Oldman River Dam; Rafferty-Alameda Dam; St. Lawrence Seaway; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Epp, Hon. Arthur Jacob (PC—Provencher; Minister of Energy, Mines and Resources)

References see Drug and alcohol abuse—Employee assistance programs

Erlichman, Louis (International Association of Machinists and Aerospace Workers)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:63, 66-8

Esquimalt, B.C. see VIA Rail Canada Inc.—Passenger service

Estey Commission see Arrow Airlines

Europe see VIA Rail Canada Inc.—Schedules

Exports see Grain transportation—At and East rail rate

Exxon Valdez see Marine transport—Drug-testing; Oil spills

F. Delaney Transport see Organizations appearing

Federal Express Canada Ltd. see Drug-testing; Organizations appearing

Federal Express Corporation see Drug and alcohol abuse—Employee assistance programs; Drug-testing

- Federal-provincial fiscal arrangements** *see* Hazardous products; Highways and roads
- Federal-provincial relations** *see* Trucking industry—Jurisdiction
- Fédération de travailleurs et travailleuses du Québec** *see* Front commun des syndicats du rail
- Federation of Canadian Municipalities** *see* Commuter transportation; Organizations appearing; Royal Commission on Transportation—Membership; Transportation policy; VIA Rail Canada Inc. *passim*
- Ferguson, George** (Federation of Canadian Municipalities; Québec-Windsor Corridor Mayors)
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 21:5-7, 21-2, 28, 30-1, 33, 37, 39, 43-6, 48, 55; 28:46-7
- Filotas, Les** (Canadian Aviation Safety Board)
References, 3:39
See also Canadian Aviation Safety Board—Members
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 3:39-56
- Finance Department** *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks
- Finance Standing Committee** *see* VIA Rail Canada Inc.—Service, Committee hearings proposal
- Firefighting** *see* Air transport—Accidents/incidents
- Fisher, Cal** (Canadian Air Traffic Control Association)
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 6:61-76
- Fisher, Ron** (NDP—Saskatoon—Dundurn)
Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 43:67
- Fontana, Joe** (L—London East)
Airports, 13:35-6
Amtrak, 27:6-10, 28
Bus transport, 43:61-4
Canadian National Railways, 27:8
Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 43:21-2, 33, 61-4
Drug-testing, 43:21-2; 47:14
Highways and roads, 13:36
Marine transport, 43:33
Procedure and Committee business, votes in House, 22:46
References, *in camera* meeting, 28:20
Soviet Union, transportation issues, Committee study, 47:4, 9-11, 14
Transport Department estimates, 1989-1990, main, 13:35-7
Transportation, 47:9-10
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 2:36, 52-3; 11:35-6, 41, 49, 52, 76, 80, 84, 91, 95-6; 12:27, 31, 35, 40-1
Transportation industry, 13:36-7
VIA Rail Canada Inc., 13:36-7
Annual report 1988, Committee study, 15:18, 28-9, 43
- Fontana, Joe—Cont.**
VIA Rail Canada Inc.—*Cont.*
Passenger service cutbacks, Committee study, 18:26; 19:35-8, 54, 79, 83, 85-8; 21:38; 22:46; 23:22-7, 29, 42; 25:26-8; 27:5-10, 28-9; 28:41-2
- Foster, Ken** (Amalgamated Transit Union)
Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 43:51-66
- Fowler, Carl** (Rail Travel Centre)
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 28:68-77
- France** *see* VIA Rail Canada Inc.—High-speed rail passenger service
- Fraser River Harbour Commission** *see* Harbours, wharves and breakwaters
- Fraser, Sandra** (National Energy Board)
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 8:16-8
- Freight transportation**
Nova Scotia Government study, 21:74-9
See also Trucking industry; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks
- Fretz, Girve** (PC—Erie)
References, *in camera* meeting, 46:21
- Front commun des syndicats du rail**
Background, membership, 22:39, 47-8
See also Organizations appearing
- Gander, Nfld.** *see* Arrow Airlines
- Gardner, Tim** (Amtrak)
References, 27:4
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 27:4-33
- Gasoline**
PCB and other contaminants, imports from United States
Committee study, 9:42-56
Evidence, 9:54
Federal inspectors, cutbacks, 9:46, 54-5
Green, Daniel, environmental activist, warning/S. Martin response, 9:43-7, 55-6
United States government officials, information, 9:46
Price, Soviet Union, comparison, 47:15
- Gaspé, Que.** *see* Canadian National Railways—Branch line abandonment; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service—Ridership
- GATT** *see* General Agreement on Tariffs and Trade
- General Agreement on Tariffs and Trade** *see* Grain transportation—At and East rail rate
- George, Roy** (Save VIA Rail Committee)
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 21:16-8, 53-5
- Gérin, François** (PC—Mégantic—Compton—Stanstead)
References, *in camera* meeting, 28:20

Gillis, Brian (Canadian Bus Association)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **23:15-6, 31-2**

GO Transit

Canadian National Railways, involvement, **19:93, 108-10**

Railway links, **1:11**

See also VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks, Toronto

Goldbloom, Victor (Canadian Medical Association)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **44:50-69**

Gordon, Ed (National Energy Board)

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **8:7-9, 12, 15**

Gosnell, Tom (Québec-Windsor Corridor Mayors)

References *see* Transportation policy

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **28:34-5, 43**

Goulyaev, Yuri V. (Supreme Soviet)

Soviet Union, transportation issues, Committee study, **47:6-7, 11-6**

Government departments *see* Transportation Accident Investigation Board—Jurisdiction**Government departments appearing** *see* Organizations appearing**Gow, Harry** (Transport 2000)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **20:11-2, 26-8, 39, 44-53**

Graham, Randy (Amalgamated Transit Union)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **43:57-60, 65-7**

Grain

Cleaning and drying, **14:20**

Storage, losses, Soviet Union, comparison, **47:11-2**

Grain elevators

Fairview Terminal, Prince Rupert, B.C., **13:29, 31**

See also Grain transportation—At and East rail rate, Saint John

Grain transportation

At and East rail rate, elimination, **33:23-4**

Alternatives, cost, **31:28**

Atlantic Farmers Council position, **31:11-2**

Atlantic Provinces Transportation Commission position, **31:5-10, 26-7**

Canadian National Millers Association position, **31:14-9**

Consultations, **31:11, 24, 29-30**

Corn, U.S., elimination of countervailing duty, **31:10, 22, 25, 32; 33:17, 24**

Dover Mills Ltd., impact, **31:12, 14-9, 28**

Economic impact, **33:13-6, 29**

Employment, impact, **31:20, 25, 30; 33:14-5**

Exports, statistics, **33:25**

Feed grain imports, allowing, **31:10, 22; 33:16-7**

Feed grain prices, affecting, **31:25, 28-31; 33:6, 26**

Grain transportation—Cont.

At and East rail rate, elimination—*Cont.*

Financial savings, **31:8**

Fixed-rate differential proposal, **31:22-3, 34; 33:27-8**

Flour exports, continuing, **31:10, 22**

General Agreement on Tariffs and Trade, negotiations, effect, **33:6-13, 17-9, 24, 28**

Government position, **31:7-8, 29**

Grandfather clause proposal, **33:28**

Halifax port, affecting, **14:53-5; 31:18, 20, 25**

Market forces, relationship, **33:18-9**

Maximum tonnage limits, **31:23**

Offsets, **31:10, 21-4, 35; 33:5, 8, 11, 16, 22-3, 25**

Pickersgill, J., remarks, **31:8-9; 33:20-2**

Regional disparities, relationship, **33:24-5**

Saint John, N.B., elevator, impact, **31:10, 13-4, 22-5, 33-4**

Unit trains, **31:10, 21, 25-6, 31-2**

United States ports, competition, **31:9, 14, 19, 32-3; 33:19, 21-2**

Water transportation, Plan C pricing, **31:10, 21-2**

Australia, bulk system, **14:20**

Costs, computerization, **34:38-40**

Efficiency, **1:23**

Incentive rates, **14:18-20; 19:107-8**

St. Lawrence Seaway Authority position, **32:5-7, 10-2, 22-6, 30-1**

Policy, **13:7**

Soviet Union, comparison, **47:10-1, 15**

See also Grain transportation—St. Lawrence Seaway—United States

St. Lawrence Seaway, **13:38-9; 32:7, 18-9, 29-31**

At and East rail rate elimination, effect, **32:21-3; 33:19-21**

Churchill, Man., port, closing, etc., **32:26**

Soviet Union shipments, **32:23, 25-6**

Terminals, number, **14:21**

Turn-around time, Canadian National Railways, **14:16-8**

United States-Soviet Union agreement, impact, **47:15**

Gray, Darryl (PC—Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)

Canadian National Railways, **34:29-30**

Annual report 1988, Committee study, **14:27-9**

Pensions, Committee study, **29:16, 18, 23**

CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc. purchase, Committee study, **49:7-8, 13, 20-1, 31-2**

Grain transportation, **32:18-9**

Magdalen Islands, marine transportation, F. Delaney complaints, Committee study, **48:29, 31-2, 34**

Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study, **30:15-6**

Procedure and Committee business, witnesses, **23:40-1**

Railways, **34:29-30**

References

In camera meetings, **31:3; 34:3**

See also Committee—Members, Resignation

Soviet Union, transportation issues, Committee study, **47:5**

St. Lawrence Seaway, **34:30**

St. Lawrence Seaway Authority, president, Glendon

R. Stewart, Order in Council appointment, Committee study, **32:18-20**

Transport Department estimates, 1990-1991, main, **34:13, 29-31**

Gray, Darryl—Cont.

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 4:46; 11:54-5

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, 34:29-30
Committee study, 19:80, 89-91; 21:70-1; 22:24-5, 58-60, 67;
23:29-31, 35, 40-1, 54-6, 58, 61, 65-7

Green, Daniel *see* Gasoline**Greene, Barbara** (PC—Don Valley North)

References, *in camera* meeting, 28:20

Grice, John (Halifax-Dartmouth Port Development Commission)

Halifax-Dartmouth Port Development Commission,
Committee study, 48:4-27

Guiney, Robert (VIA Rail Canada Inc.)

VIA Rail Canada Inc. annual report 1988, Committee study,
15:20-1

Gushue, Mike (Marine Atlantic Inc.)

Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study,
30:15

Gustafson, Leonard (PC—Souris—Moose Mountain; Parliamentary Secretary to Prime Minister)

Grain transportation, 32:29-31

References, *in camera* meetings, 46:21-2

St. Lawrence Seaway Authority, president, Glendon
R. Stewart, Order in Council appointment, Committee
study, 32:29-32

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 16:21

Halifax-Dartmouth Port Development Commission

Committee study, 48:4-27

See also Organizations appearing; Port of Halifax; Railways—
Capital cost allowances—Fuel

Halifax, N.S. *see* Grain transportation—At and East rail rate; Port of Halifax; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks**Hall, Norman** (Canadian Shipowners Association)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance
Use in Safety-sensitive Positions in Canadian
Transportation*, Committee study, 43:23-34

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2),
6:5-28

Hamilton Harbour Commission

Membership, increasing, 34:24-5

Hamilton, Ont. *see* Airports; Ports**Hang-gliding** *see* Sport parachuting/hang-gliding**Hanigan, Lawrence** (VIA Rail Canada Inc.)

References *see* VIA Rail Canada Inc.

VIA Rail Canada Inc.

Annual report 1988, 15:4-7, 9-14, 19-22, 26-9, 31, 34-5,
38-40

Passenger service cutbacks, Committee study, 19:31, 33-4,
71-2

Harbours, wharves and breakwaters

Northern ports, length of season, Soviet Union, comparison,
47:12

Harbours, wharves and breakwaters—Cont.

Stevenson Bend training wall, Fraser River Harbour
Commission, dredging, 13:28-9

Hart-Kulbaba, Susan (Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee
study, 24:62, 66-7, 72-3

Havelock, Ont. *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks, Toronto**Hazardous products**

Transportation

Agreements, 9:42-3

Expenditures, reduction, 13:32-3

Federal-provincial cost-sharing, 13:33-4

Inspection, 16:23

Jurisdiction, 9:49-50

Regulations, New Brunswick refusal to co-operate, 9:47-9,
52-3

Storage, disposal, establishing sites in each province, 9:50-1

Tracking system, improvement, 34:10

Transportation Accident Investigation Board authority,
1:13, 52

Trucks, inspection, 9:47-9, 51-2

"Waste", definition, 9:43

Waste manifest system, 9:43

See also Marine Atlantic Inc.

Health care *see* Air transport—Drug-testing, Medical tests; Railways—Drug-testing, Medical tests; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service, Senior citizens—Passenger service cutbacks**Hedley, Harold** (Agriculture Department)

Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill
C-26)(subject matter), 33:21, 25

Herbicides *see* Railways—Lines**High-speed trains**

Quebec City-Windsor Corridor, Bombardier Inc. proposal,
federal involvement, 34:21-2

See also Airports—Traffic congestion; VIA Rail Canada Inc.

Highways and roads

Accidents

Investigation, 47:9

United States, National Transportation Safety Board,
comparison, 10:40-1, 49-50

See also Trucking industry—Accidents

Federal-provincial cost-sharing agreements, 13:33-4, 36-7
Quebec, 16:22

See also Trans-Canada Highway

Manicouagan constituency, necessity, 1:9-10

Northern Ontario, 34:35-7

Transportation policy, relationship, 13:7, 10-1

See also Trans-Canada Highway; VIA Rail Canada Inc.—
Subsidization

Hinton, Alta. *see* Drug-testing—Railways**Holloway, Chris** (Transport 2000)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee
study, 20:5-13, 15-8, 20-1, 23-4, 26, 28, 30-2, 34-48, 50

Holmes Transport Inc. *see* CN Route—Bankruptcy, Assets

- Holtmann, Felix** (PC—Portage—Interlake)
References, *in camera* meeting, 46:22
- Horner, Bob** (PC—Mississauga West)
Procedure and Committee business
Business meeting, 17:10
Travel, M. (Angus), 17:10
- Horner, Hugh** (VIA Rail Canada Inc.)
References *see* Central Western Railway; VIA Rail Canada Inc.—Service, Rocky Mountain dayliner
VIA Rail Canada Inc. annual report 1988, Committee study, 15:14-8, 38-9
- Horodyski, Stan** (Canadian Brotherhood of Railway Carmen)
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 26:10-6, 22-4, 32-3
- Human rights** *see* Drug-testing
- Hurtubise, Suzanne** (Transport Department)
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 24:5-6, 8-13, 18, 26, 30-2
- Icebreakers**
Polar 8, construction, cancellation, 34:34-5
Soviet Union, comparison, 47:12
See also VIA Rail Canada Inc.—Subsidization
- In camera meetings** *see* Procedure and Committee business
- Indexation** *see* Canadian National Railways—Pensions
- Inquiries** *see* Air Ontario; Arrow Airlines; Committee studies and inquiries; Transportation Accident Investigation Board
- International Association of Machinists and Aerospace Workers**
see Air transport—Drug and alcohol abuse—Drug-testing; Drug and alcohol abuse—Questionnaire; Drug-testing—Reliability; Organizations appearing
- International Civil Aviation Organization** *see* Drug-testing—Random testing
- Ivany, Terry** (Marine Atlantic Inc.)
Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study, 30:4-22
References *see* Marine Atlantic Inc.—President
- James, Ken** (PC—Sarnia—Lambton; Parliamentary Secretary to Minister of Labour)
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 19:57-9
- Jamieson, Roy** (Transport 2000)
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 20:16, 18-9, 29, 50-1, 53
- Japan** *see* VIA Rail Canada Inc.—High-speed rail passenger service
- Jeanes, David** (Transport 2000 Canada)
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 20:13-4, 17-8, 20-6, 28, 31-6, 38-9, 42-7, 49-51
- Johnson, Ken** (Canadian Aviation Safety Board)
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 2:17-8, 28-9
- Joncas, Jean-Luc** (PC—Matapédia—Matane)
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 3:53-4
- Keenan, John** (Canadian Air Line Pilots Association)
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 7:27, 30, 32, 35, 37-40, 42-6
- Kelsall, John** (Canadian National Railways)
Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 38:23-42, 62-5
References, 4:5
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 4:4-21, 23-30
- Keyes, Stan** (L—Hamilton West)
Air traffic controllers, 41:24
Air transport, 5:50; 11:67; 41:9-11; 42:10-1
Airports, 1:11; 5:50; 13:31-3; 16:18, 42, 44; 34:23-4; 37:8-11
Government policy, Committee study, 36:10-4, 31
Boating accidents, 10:15
Bus transport, 23:36-8
Canadian Aviation Safety Board, 2:31-2, 34-5; 3:30, 36-7, 51-2; 6:70-1; 7:40
Canadian National Railways
Annual report 1988, Committee study, 14:13, 43-5, 56
Pensions, Committee study, 29:25-6
Central Western Railway, 15:38-9
CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc. purchase, Committee study, 49:19-22, 24, 31-2
Committee, 2:34
Commodity pipelines, 7:15; 8:16-7
Commuter transportation, 20:29-30
Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 35:21, 26-9, 32; 39:50-1, 55, 60; 41:9-11, 24; 42:8-11, 25, 32-4; 44:55, 60-2; 45:13-4, 16, 35-6, 39-41, 47-8
Drug-testing, 37:7-8; 44:60-2; 45:14, 35-6, 39-41, 47
Gasoline, PCB and other contaminants, imports from United States, Committee study, 9:42-51, 53-6
GO Transit, 1:11; 19:108-10
Hamilton Harbour Commission, 34:24
Hazardous products, 13:32-3
Marine transport, 6:56-7, 60; 39:50-1
Oil and gas pipelines, 8:15-6
Ports, 1:11
Procedure and Committee business
Bills, 11:26, 28-9
Business meeting, 17:13-4
Chairman, 2:34, 39-40
Organization meeting, 1:11, 16-7
Questioning of witnesses, 8:28; 9:53-4
Quorum, M. (Angus), 1:16-7
Sub judice convention, 49:19-20
Travel, M. (Angus), 17:13-4
Witnesses, 14:56; 23:39-40
Railbus, 20:31
Railways, 7:11-2, 73; 9:23, 38-9; 45:13
References
In camera meetings, 10:3; 31:3; 34:3; 35:4; 46:21-2
See also Drug and alcohol abuse—Document, Committee study
Royal Commission on Transportation, 22:49

Keyes, Stan—Cont.

- St. Lawrence Seaway Authority, president, Glendon R. Stewart, Order in Council appointment, Committee study, **32:20**
- Transport Department estimates, 1989-1990, main, **13:4**, 27, 31-4; **16:16-8**, 35, 42, 44
- Transport Department estimates, 1990-1991, main, **34:23-5**; **37:7-11**
- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 2:31-5, 39-40, 75-6; **3:30**, 36-7, 51-3; **5:19-21**, 28-9, 37-9, 46, 49-50; **6:5**, 26-8, 41-2, 56-7, 60, 70-1, 95-6; **7:11-2**, 15, 18, 40-1, 73-4, 76; **8:15-9**, 28-30; **9:21-3**, 34, 38-9, 53-4; **10:14-8**, 22; **11:16**, 26, 28-9, 34, 42, 49-50, 56-7, 67, 70, 81-2, 86-7, 89; **12:18**, 34, 38-9, 41, 47, 52-3, 62
- VIA Rail Canada Inc.
- Annual report 1988, Committee study, **15:14-8**, 38-9; **16:16-8**
- Passenger service cutbacks, Committee study, **18:33-8**; **19:54-7**, 108-10; **20:29-32**; **21:76**; **22:29-31**, 47-9, 68; **23:9**, 15, 21, 35-40; **24:11**, 14-7, 21

Khallik, Clara S. (Supreme Soviet)

- Soviet Union, transportation issues, Committee study, **47:6-7**, 11

Kristiansen, Lyle (NDP—Kootenay West—Revelstoke)

- Air traffic controllers, **41:24-5**
- Air transport, **39:25-7**, 36-7, 65-7, 71-2; **41:12-3**, 15; **42:12-5**; **44:19-20**, 22; **45:54-7**, 60
- Bus transport, **43:56-8**, 71-3
- Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **35:22-5**, 33; **38:8**, 10, 38-40, 44; **39:12-5**, 25-7, 36-7, 43-5, 50-1, 55-6, 65-7, 71-2; **41:12-5**, 18, 24-6; **42:12-5**, 19, 26-30; **43:12-5**, 31-2, 43-6, 56-8, 71-3, 79-82, 86-7; **44:19-20**, 22, 30-2, 39-42, 69; **45:10-4**, 16, 24-6, 37-9, 46, 54-7, 59-60; **46:36-44**, 49-52
- Drug-testing, **35:23**; **39:56**, 71; **42:13**, 26-30; **43:12-5**; **44:69**; **45:16**, 25-6, 37-9, 46, 55; **46:36-44**, 49-52
- Marine transport, **39:43-5**, 50; **43:31-2**, 43-5
- Railways, **38:8**, 10, 38-40; **43:79-82**, 86-7; **45:10-2**
- References, *in camera* meetings, **35:4**; **46:21-2**
- Transportation, **39:12**
- Trucking industry, **44:30-2**, 39-41; **45:25**

Labour relations *see* Canadian National Railways; Port of Halifax; VIA Rail Canada Inc.**Labour unions** *see* Transportation Accident Investigation Board—Investigations, Legal counsel; VIA Rail Canada Inc.—Employees, Union dues**Langan, Joy (NDP—Mission—Coquitlam)**

- Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **44:32**, 48-50, 57-9
- Drug-testing, **44:49**, 57-8
- Trucking industry, **44:32**, 49-50

Langlois, Charles A. (PC—Manicouagan)

- Air transport, **5:49-50**
- Gasoline, PCB and other contaminants, imports from United States, Committee study, **9:52**, 54
- Hazardous products, **9:52**

Langlois, Charles A.—Cont.

- Highways and roads, **1:9-10**; **10:40-1**
- Procedure and Committee business
- Bills, **11:44-5**
- Business meeting, **17:12-3**
- Organization meeting, **1:9-10**, 18, 24-6
- Meetings, **1:25-6**
- Members, **1:24**
- Printing, minutes and evidence, M., **1:18**
- Travel, M. (Angus), **17:12-3**
- Railways, **4:24**; **19:89**
- References, *in camera* meeting, **28:20**
- Transport Department estimates, 1989-1990, main, **13:27**
- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **1:51-2**, 65-6; **2:28-30**; **4:23-4**, 49; **5:26**, 48-50; **6:24**; **8:38-9**; **9:26**; **10:40-3**; **11:44-5**
- Trucking industry, **1:65-6**; **4:23**
- VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **18:39-41**; **19:53**, 89; **21:32**, 34, 52-4, 68-70; **22:61-2**; **23:15-6**, 27-9, 31, 40, 60-5, 67; **24:25-7**, 48-50, 75-6; **26:30-2**, 42-3, 61; **28:56**, 58-9

Laporte, Rod (NDP—Moose Jaw—Lake Centre)

- Grain transportation, **31:28-30**
- Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), **31:24**, 28-30
- References, *in camera* meeting, **34:3**

Laroche, Jean-Pierre (Canadian National Railways)

- Canadian National Railways, pensions, Committee study, **29:5-15**, 17-24

Lavalin Industries Inc. *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks**Lavigne, Howard (Québec-Windsor Corridor Mayors)**

- VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **28:35-6**

Lawless, Ron (Canadian National Railways; VIA Rail Canada Inc.)

- Canadian National Railways annual report 1988, Committee study, **14:4-24**, 26-60
- References *see* Royal Commission on Transportation; VIA Rail Canada Inc.
- VIA Rail Canada Inc.
- Annual report 1988, Committee study, **15:6-8**, 10-1, 19, 22-5, 29, 31-4, 36-7, 40-1
- Passenger service cutbacks, Committee study, **19:5-32**, 34-55, 57-66, 68-89, 91-111

Lay-offs *see* Canadian National Railways—Pensions**LeBlanc, Hon. Guy J. (Nova Scotia Government)**

- References, **20:4**
- VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **21:72-5**, 78-85

LeClair, Jean Maurice *see* CN Route—Privatization**Lewis, Dave (Canadian Air Traffic Control Association)**

- Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **41:4-26**

Lewis, Hon. Douglas Grinslade (PC—Simcoe North; Minister of Transport)

Air traffic controllers, **34:7-8; 37:12-3**

Air transport, safety, **34:6-7**

Airports

Environmental concerns, **34:10**

Hamilton, Ont., **34:23-4; 37:8-10, 18**

Lester B. Pearson International, (Toronto, Ont.), **34:8, 26-7, 32-4, 44; 37:9-10, 18**

Management and ownership, **34:9, 14-5**

Southern Ontario, **34:8-9**

Vancouver International, **34:9**

Champlain Bridge, **34:25**

Drug and alcohol abuse, **34:10-2; 37:4-7, 14**

Drug-testing, **37:4-8**

Grain transportation, **34:38-9**

Hamilton Harbour Commission, **34:24-5**

Hazardous products, **34:10**

High-speed trains, **34:21-2**

Highways and roads, **34:36-7**

Icebreakers, **34:35**

Marine transport, **34:44**

Canadian Coast Guard role, **34:10; 37:15**

Members of Parliament, **34:6**

Motor vehicle emissions, **34:10**

Oldman River Dam, **34:10**

Rafferty-Alameda Dam, **34:10**

Railways

Branch line abandonment, **34:38, 40**

Freight service, **34:17, 20, 30-1**

Relocation, Regina, Sask., **34:28**

References *see* Members of Parliament; Royal Commission on Transportation

Royal Commission on Transportation, **34:9**

Transport Department estimates, 1990-1991, main, **34:5-12, 14-5, 17-40, 42, 44; 37:4-10, 12-8**

Transportation Accident Investigation Board, members, **34:20**

Transportation, inter-modal, **34:18**

VIA Rail Canada Inc.

Equipment, **34:18-9**

Lawless, R., President, **37:17-8**

Passenger service cutbacks, **34:20, 29-31; 37:16**

Passenger service, Rocky Mountain dayliner, **37:16-7**

Remote lines, **34:22**

Lewis, Kenneth E. (Aerospace Industries Association of Canada)

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **5:40-51**

Liberal Party *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Linn, John A. (Canadian Pacific Railways)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian*

Transportation, Committee study, **38:46-62; 43:74-87**

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **4:30-4, 37-46, 48-51**

Lobbying *see* Amtrak; VIA Rail Canada Inc.—Fares, Bus transport—Passenger service cutbacks, Political influence

London, Ont. *see* Airports; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

M-TRAC *see* Organizations appearing: Railways—Accidents/incidents

MacArthur, Les (Canadian Shipowners Association)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **43:32**

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **6:11**

MacDonald, Manning (Save VIA Rail Committee)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **21:22-6, 28-9**

MacDonald, Ron (L—Dartmouth)

Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Committee study, **48:15-7**

MacDougall, Don (Nova Scotia Government)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **21:76-7, 79, 81**

MacEachern, William (Canadian Aviation Safety Board)

References, **3:77**

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **3:77, 79-86, 92-3, 95-100, 103-8, 111**

MacLaren, Doug (Seafarers' International Union of Canada)

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **6:90-6**

Maclaren, Ken (Canadian Trucking Association)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **44:34-50**

MacLellan, Russell (L—Cape Breton—The Sydneys)

CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc. purchase, Committee study, **49:12-5, 24, 31, 33-5**

Procedure and Committee business

Orders of Reference, M. (Comuzzi), **49:34**

Sub judice convention, **49:24**

VIA Rail Canada Inc. annual report 1988, Committee study, **15:31-3**

MacWilliam, Lyle Dean (NDP—Okanagan—Shuswap)

Canadian National Railways annual report 1988, Committee study, **14:46-8**

Magdalen Islands

Marine transportation, F. Delaney complaints, Committee study, **48:28-39**

Committee position, **48:37-8**

Loading policy, conflict of interest allegations, **48:29-33, 35-6, 38**

Rates, **48:30-1, 34**

Transport Department response, **48:28-9, 31**

See also Marine Atlantic Inc.—Service

Maheu, Shirley (L—Saint-Laurent—Cartierville)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **21:63-5**

Majesky, Wally (Amalgamated Transit Union)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **43:55-6, 59-61, 63-7**

Malone, Arnold (PC—Crowfoot)

- Air transport, 9:36
- Aircraft, 13:27
- Airports, 13:25-7
- Canadian Aviation Safety Board, 3:46-8; 7:39
- Canadian National Railways, 19:102
- Annual report 1988, Committee study, 14:17-21
- CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc. purchase, Committee study, 49:14-6, 24-5
- Commodity pipelines, 1:68; 2:70; 8:12, 14-5; 11:17
- Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 35:29-31, 34
- Drug-testing, 11:40
- Gasoline, PCB and other contaminants, imports from United States, Committee study, 9:49-53
- Grain, 14:20
- Grain transportation, 1:12-3; 14:17-21; 32:26; 34:38-40
- Hazardous products, 9:49-52
- Marine transport, 6:55-6
- Oil and gas pipelines, 8:12-4; 10:11-3
- Procedure and Committee business
 - Bills, 11:28, 30
 - Business meeting, 17:7, 16
 - Chairman, M., 1:7
 - Order of Reference, hearings, M. (Pronovost), 17:7
 - Organization meeting, 1:7, 12-3, 21
 - Proceedings, 13:8
 - Questioning of witnesses, 9:53; 19:25
 - Sub judice* convention, 49:14-6, 24-5
 - Subcommittee, establishing, 1:21
 - Travel, M. (Angus), 17:16
 - Witnesses, 3:57, 74-5
- Railways, 1:57-8; 4:17-8, 43; 34:37-8
- References
 - In camera* meetings, 10:3; 35:4; 46:22
 - See also VIA Rail Canada Inc.—Service, Committee hearings proposal
- School bus accidents, 1:58
- St. Lawrence Seaway Authority, president, Glendon R. Stewart, Order in Council appointment, Committee study, 32:7, 26-7
- Transport Department estimates, 1989-1990, main, 13:8, 25-7
- Transport Department estimates, 1990-1991, main, 34:37-40
- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:57-9, 68-9; 2:69-71; 3:46-8, 50, 57, 68-9, 74-5, 84; 4:17-9, 43-4; 5:16-9; 6:18-21, 42-3, 55-6; 7:37-9; 8:12-5, 24-7; 9:35-6; 10:9-13, 43-4, 46; 11:17, 28, 30, 36-7, 39-40, 43, 48-9, 60-1, 65, 71, 83, 91, 94-5; 12:18-9, 35-6, 38, 40-1, 44-5, 51, 54
- Trucking industry, 1:59, 68-9
- VIA Rail Canada Inc., 3:74-5; 17:7
- Passenger service cutbacks, Committee study, 18:23-7; 19:22-7; 63-5, 79, 102; 20:31-2, 34-7, 39, 42

Manicouagan constituency see Highways and roads

Manitoba see VIA Rail Canada Inc.—Fuel—Remote lines

Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups see

- Organizations appearing; Royal Commission on Transportation; VIA Rail Canada Inc.—Management—
- Passenger service cutbacks

Manitoba Government see Organizations appearing; Railbus; Royal Commission on Transportation; Transportation policy; VIA Rail Canada Inc. *passim*

Marchi, Sergio (L—York West)

- CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc. purchase, Committee study, 49:16-8, 30, 32
- Procedure and Committee business, *sub judice* convention, 49:17-8

Marijuana see Cannabis

Marine Atlantic Inc.

- Annual report 1988, Committee study, 30:4-22
- Annual report 1989, publication, 30:22
- Assets, depreciation, 30:21-2
- Background, 30:5-7
- Board of directors
 - Remuneration, 30:15
 - Women, representation, 30:20-1
- Customer service, 30:7-9, 16-9
- Bilingual, 30:11-2
- Employment equity, 30:12
- Fares, 30:13
- Hazardous products, transportation, 30:21
- Head office, location, 30:20
- Newfoundland Dockyard Corporation subsidiary, 30:6, 14
- Pay equity, 30:13
- Predatory pricing, 30:14-5
- President, T. Ivany, 30:4-5, 8
- Prince Edward Island, fixed link with mainland, effect, 30:16, 19-20
- Privatization, 30:10-1, 13
- Revenues, 30:6, 14, 22
- Service
 - Magdalen Islands, 30:15-6
 - North Sydney, N.S. to Argentina, Nfld., 30:9-10
- Subsidy, 30:6, 8-9, 11, 13, 16-9
- United States contribution, 30:13-4
- Takeover from CN Marine, 30:14
- See also Organizations appearing

Marine transport

- Canadian Coast Guard role, 34:10; 37:14-5
- Casualty and accident investigation, 2:59-60; 5:31-3
 - Crew ordered to leave vessel, 7:49
- Cruise vessels, United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:14
- Definitions, 5:33-4; 6:16-7, 25-6, 45, 48-9, 59
- Delays, 6:44, 52-6
- Employee statements, 6:47
- Ferries, United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:15
- Jurisdiction, 6:50-1, 56-60
 - Canadian Maritime Law Association position, 7:50-4, 56-9
 - Pilots, including, 7:55
- Parallel investigations, 6:44-5, 47-8, 56-7; 7:48-9
- Preliminary inquiries, 7:51-2, 57
- Quarantine and seizure powers, 6:9-10; 7:49, 54-5
- Steamships, investigation powers, 7:53-4
- Test-to-destruct powers, 7:49, 63

Marine transport—Cont.**Casualty and accident investigation—Cont.**

Vessel traffic service tapes, confidentiality, 6:17, 47, 49, 60-1

Drug and alcohol abuse**Alcohol****Eight-hour rule**

Canadian Merchant Service Guild position, 39:39-40

Canadian Shipowners Association position, 43:24

Impairment level, Canadian Merchant Service Guild position, 39:39, 44

Canadian Merchant Service Guild position, 39:42, 50

Education, Canadian Shipowners Association position, 43:25

Employee assistance programs

Canadian Merchant Service Guild position, 39:40, 44-5

Canadian Shipowners Association position, 43:25

Factors, working conditions, 43:36, 41, 43-4, 49

International Seafarers' Union of Canada position, 43:35-50

Levels, 39:42; 43:24, 27-8, 38

Marine pilots, 39:43

Reflagging of ships, relationship, 43:27, 37, 42-5, 47

Regulations, 39:42-3

Safety-sensitive positions, 39:45-6; 43:27, 35

United States regulations, 39:38-9, 45, 47-8; 43:42

Drug-testing

Administration, 43:25, 31-2, 49-50

Canadian Merchant Service Guild position, 39:40-3, 50

Canadian Shipowners Association position, 43:25-34

Compliance, 43:41

Doctors, availability, 39:50-1

Employer-employee relations, affecting, 43:38-41

Exxon Valdez incident, effect, 43:28, 34, 40, 44; 44:8

Post-accident testing, 39:41, 43, 49-51; 43:25, 33

Pre-employment testing, 39:41; 43:26, 28-9, 31

Probable-cause testing, 39:41; 43:26, 48

Random testing, 39:42; 43:25-7, 39, 48

Ships officers, 39:43-4

International shipping centre, Vancouver, B.C., tax policies, 34:45

Reflagging of vessels, effect of safety standards, 6:12

Safety, 39:50

Survival suits, 5:37

Martin, Hon. Shirley (PC—Lincoln; Minister of State (Transport))

Air Ontario, 1:41; 9:9

Air transport, 1:61; 9:36; 11:14-5

Arrow Airlines, 9:18

Boating accidents, 1:46; 9:37-8

Committee, 12:65

Commodity pipelines, 1:62; 9:39-40; 11:20

Gasoline, PCB and other contaminants, imports from United States, Committee study, 9:42-7, 52, 54-6

Hazardous products, 1:52; 9:42-3, 47-52

Oil spills, 1:52

Railways, 1:47, 58; 9:15, 23, 38-9

References, 1:72-3

See also Gasoline—PCB and other contaminants, Green

School bus accidents, 1:45, 58

Sport parachuting/hang-gliding, 9:15

Martin, Hon. Shirley—Cont.**Transportation Accident Investigation Board**

By-laws, 9:40; 11:86-7, 89

Chairman, 1:42, 53; 9:11-2, 14; 11:15, 64-5

Day-to-day operations, 9:9-10

Implementation, 1:55-6

Incidents, 1:47, 56-7, 63-4; 11:69-71; 12:22

Investigations, 1:43, 49-51, 53, 67-8, 71; 9:5, 7-8, 11, 32-4, 39; 11:91; 12:23-4, 26-7, 34, 37, 39-40

Investigators, 1:48, 53, 58; 9:12-3; 12:56-60

Jurisdiction, 1:45-7, 51-2, 58-9, 61-2, 64-5, 70; 9:5-6, 27, 36-8; 11:39-40

Legislation, 1:41

Members, 1:44-5, 47, 51, 66-7; 9:10-1, 14, 16, 21-3, 40; 11:47-8, 58-9, 96-7

Multi-modal structure, 1:38-40; 9:5

Recommendations, 1:46-7, 72

Reports, 1:50, 54-5; 9:6-7, 11, 20, 24-32, 37; 12:17, 42-3, 46, 48-9

Staff, 1:61

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:36-59, 61-73; 9:4-34, 36-42, 47-52; 11:12-5, 20, 23, 31-2, 34, 39-40, 45, 47-8, 58-9, 64-5, 69-71, 74, 82, 86-7, 89, 91, 96-7; 12:17-8, 22-4, 26-8, 34, 37, 39-40, 42-3, 46-9, 53-4, 56-60, 62, 64-5

Trucking industry, 1:59, 65-7, 70

Masse, Yvon (Canadian National Railways)

Canadian National Railways annual report 1988, Committee study, 14:41-2, 45-6, 52-3

Mastromatteo, Ernest (Canadian Medical Association)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 44:57-9, 63

McCallion, Hazel (Federation of Canadian Municipalities; Québec-Windsor Corridor Mayors)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 21:7-11, 28-9, 32-4, 38-42, 46-7, 49-52, 56; 28:56

McCreath, Peter L. (PC—South Shore)

References, *in camera* meeting, 46:21

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 25:29

McKee, Hon. Michael (Save VIA Rail Committee)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 21:19-21, 44, 50

McKendry, Dave (Consumers' Association of Canada)

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 6:28-9, 36-9

McLaughlin, Gary M. (National Transportation Agency)

References, 7:5

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 7:5-8, 10, 12-5

McMurray, William G. (CP Rail)

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 4:44

Media see VIA Rail Canada Inc.—Service, Committee hearings proposal

Medical records see Transportation Accident Investigation Board—Investigations, Patient-doctor confidentiality

Members of Parliament

- Lewis, relationship, 34:6
 Salaries, Soviet Union, Chamber of Deputies, comparison, 47:15
See also Drug and alcohol abuse

Metropolitan Toronto Railway Action Committee *see* M-TRAC**Middlestead, Herb** (Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups)

- VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 24:61, 63, 67, 69-71, 73, 76

Migie, Howard (Agriculture Department)

- Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 33:10-2, 15-6, 20-1, 23

Miller, Jim (Transport Department)

- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 9:25-6, 35; 12:24, 28-31, 35

Millson, John (Québec-Windsor Corridor Mayors)

- VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 28:33-4, 42-3

Mirabel, Que. *see* Airports—Dorval**Mitchell, Margaret Anne** (NDP—Vancouver East)

- Procedure and Committee business
 Business meeting, 17:13
 Travel, M. (Angus), 17:13

Moncton, N.B. *see* Canadian National Railways—Regional office**Mont-Joli, Que.**

- Nowlan remarks, 21:71-2

Monteith, Ken (PC—Elgin)

- Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 41:23-4

Montreal, Que. *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service—Passenger service cutbacks**Moreau, René** (Front commun des syndicats du rail)

- VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 22:50-1, 53-4, 58, 65-6, 68

Morency, Bernard (William M. Mercer Limited)

- Canadian National Railways, pensions, Committee study, 29:10-2, 14-5, 18-9, 21, 23

Morin, Bill (VIA Rail Canada Inc.)

- VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 19:13-4, 44-8, 50, 52, 55-6, 58-9, 65, 67-70, 76, 78, 82-3, 85, 87, 94

Morrison, Harold (M-TRAC)

- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 7:63-75

Moshansky inquiry *see* Air Ontario**Motor vehicle emissions**

- Standards, 34:10

Mulroney, Right Hon. Martin Brian (PC—Charlevoix; Prime Minister)

- References *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Municipalities

- Other levels of government, comparison, Union des municipalités du Québec position, 21:57

- See also* Commuter transportation; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service—Passenger service cutbacks—Subsidization

Murray, Ralph (Atlantic Provinces Transportation Commission)

- Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 31:13-4, 25, 34

Nanaimo, B.C. *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service, Esquimalt**National Association of Railroad Passengers**

- Background, 28:62-3

- See also* Organizations appearing; VIA Rail Canada Inc.—High-speed rail passenger service

National Defence Department *see* Transportation Accident Investigation Board—Jurisdiction**National Energy Board** *see* Commodity pipelines; Oil and gas pipelines—Accident investigation; Organizations appearing; Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2)—References**National Health and Welfare Department** *see* Drug-testing, Random testing**National Research Council** *see* Canadian Aviation Safety Board—Facilities**National Safety Code** *see* Trucking industry—Safety**National Transportation Agency**

- Chairman, E. Nielsen appointment, Committee failure to examine, 1:22

- Jurisdiction, 47:8

- Members, 47:9

- Penner, K., appointment, 1:22

- See also* Organizations appearing; Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2)—References; VIA Rail Canada Inc.—Lawless

National Transportation Safety Board *see* United States**Nault, Robert D.** (L—Kenora—Rainy River)

- Air transport, 39:21-2, 63-4, 72-4; 41:18-21; 44:22-3

- Canadian National Railways, pensions, Committee study, 29:12, 21-2

- Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 38:11-5, 34-7, 44, 65;

- 39:17-9, 21-2, 45-8, 51, 56-7, 63-4, 72-4; 41:18-21;

- 43:27-8, 75-8, 81-5; 44:22-3, 32-3, 45-7, 66-8; 45:8-10,

- 44-6; 46:26-8

- Drug-testing, 43:82-3; 44:66-8; 45:44; 46:26-7

- Highways and roads, 34:35-7

- Marine transport, 39:45-8; 43:27-8

- Procedure and Committee business, briefs, M. (Benjamin), 38:44

- Railways, 38:11-5, 34-7, 65; 43:75-8; 45:8-10

- References, *in camera* meetings, 46:21-2

- VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 22:26-8

Nault, Robert D.—Cont.

Transport Department estimates, 1990-1991, main, **34:33**, 35-7

Trucking industry, **44:45-7**

NEB *see* National Energy Board**New Brunswick** *see* Hazardous products—Transportation, Regulation; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks**Newfoundland** *see* VIA Rail Canada Inc.—Service**Newfoundland Dockyard Corporation** *see* Marine Atlantic Inc.**Nielsen, Erik** *see* National Transportation Agency—Chairman**Nishanov, Rafik N.** (Supreme Soviet)

Soviet Union, transportation issues, Committee study, **47:6-7**, 11-7

Noble, Dave (Canadian Air Line Pilots Association)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **44:14-7**, 23-4

Noel, Decarie, Aubrey and Associates *see* Canadian Aviation Safety Board—Independence**Noise pollution** *see* Airports—Lester B. Pearson International; VIA Rail Canada Inc.**Norrie, William** (Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **24:55-62**, 64-6, 68-76

North Sydney, N.S. *see* Marine Atlantic Inc.—Service**Northern Ontario** *see* Highways and roads**Northumberland County, Ont.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks—Ridership**Nova Scotia** *see* Commuter transportation; VIA Rail Canada Inc.—Fuel—Ridership**Nova Scotia Government** *see* Freight transportation; Organizations appearing; Royal Commission on Transportation; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks**Nowlan, Pat** (PC—Annapolis Valley—Hants; Chairman)

Air transport, **11:15**; **42:11-2**, 15-6; **44:10-1**; **45:52**, 59

Airports, **16:32-3**; **37:10**

Government policy, Committee study, **36:4**, 13-6, 19-22, 24, 27, 30-1, 33-4

Amtrak, **27:15-6**, 31

Arrow Airlines, **3:52-3**, 60-1, 65-7, 85

Benjamin, references, **16:45**

Bosc, M., references, **17:4**

Bus transport, **23:5**; **43:55**

Canadian Aviation Safety Board, **2:22**, 31-3; **3:6-7**, 14-6, 47-8, 52, 55-6, 61-2, 72, 86, 105-7, 109; 7:34

Canadian National Railways, **19:99-100**, 103-4

Annual report 1988, Committee study, **14:12-3**, 21-7, 29, 35-6, 38-9, 43-6, 48-51, 53-5, 60

Pensions, Committee study, **29:4-5**, 8-9, 11-2, 14, 18, 20, 23-6

Nowlan, Pat—Cont.

Chairman, rulings and statements

Definition, beyond scope, **11:37-8**, not in order, **11:5**

Definition, beyond scope, **11:39**, not in order **11:5**

Infringing upon Royal Recommendation, **11:53-4**, not in order, **11:6**

New factor added, beyond scope, **11:41**, not in order, **11:6**

New factor added, beyond scope, **11:56-7**, not in order, **11:7**

CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc.

purchase, Committee study, **49:5-9**, 13, 15-6, 19, 23-35

Committee, **1:7-9**, 13-4, 25; **9:42**; **12:65**; **13:4-5**; **17:4**, 15-6; **34:16-7**; **36:34**; **47:16-7**

Commodity pipelines, **7:15-6**; **8:9**, 12, 16-7; **11:21-3**

Commuter transportation, **21:79**

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **35:5-8**, 12-3, 29-32;

38:8, 15-6, 18, 20, 22, 26-7, 38, 43-4; **42:7**, 9, 11-2,

15-6, 19, 22-3, 29-34; **43:11-2**, 14-7, 20, 23, 34, 36-7, 41-3,

50-2, 55, 60, 70, 73, 78, 82-7; **44:6**, 10-1, 14, 24-5, 39, 42,

46-7, 60, 65, 68; **45:7**, 13-6, 26, 34-7, 39, 42-3, 47-9, 51-2,

54, 59-60; **46:27**, 30, 32, 36-7, 41-3, 46, 48, 51-3

Drug-testing, **11:41**; **35:6**; **38:18**; **42:29**; **43:11-2**, 14, 16-7, 36-7, 85-6; **44:24-5**, 68; **45:34-7**, 42-3, 47-8; **46:41-3**

Freight transportation, **21:75**, 78-9

Gasoline, **47:15**

PCB and other contaminants, imports from United States, Committee study, **9:53-6**

Grain transportation, **14:54**; **31:11**, 21-4, 32-5; **32:30**; **33:5-7**, 9, 15-6, 20-2, 25-9; **47:11**

Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Committee study, **48:8-11**, 14-5, 19-24, 26-7

Icebreakers, **34:34-5**

LeBlanc, G., references, **20:4**

Magdalen Islands, marine transportation, F. Delaney complaints, Committee study, **48:28**, 34, 37-9

Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study, **30:4**, 7-8, 10, 12

Marine transport, **6:57-61**; **7:54**, 63; **34:44**; **43:34**, 42-3

Martin, S., references, **1:73**

Members of Parliament, **47:15**

Mont-Joli, Que., **21:71-2**

National Association of Railroad-Passengers, **28:62**

National Transportation Agency, **1:22**; **47:9**

Oil and gas pipelines, **8:7-8**, 10-1, 19

Oil spills, **10:13**

Port of Halifax, **48:8**, 10-1, 14-5, 20-4, 26-7

Portelance, A., references, **3:78**

Procedure and Committee business

Agenda and procedure subcommittee, **1:15**, 18-9, 29; **7:77**

Bills, amendments, **11:24-7**, 29-33, 37-9, 41, 44-5, 50-4, 56

Briefing notes, **1:19-20**

Briefs, **38:26-7**, 43-4

Business meeting, **17:4-5**, 7-8, 10-2, 14-6

Caucus discussions, **25:22**

Chairman, **2:32-4**, 38-42

Clerk, **16:46**

Documents, M. (St-Julien), **14:55**

Exhibits, **32:6**

Hospitality, **29:25**

In camera meetings, **1:73**

Nowlan, Pat—Cont.Procedure and Committee business—*Cont.*

- Meetings, 1:25-6; 2:5, 55; 33:4; 49:5-6
 Members, 1:24-5; 11:71; 12:20-1
 Membership, 49:32-3
 Ministers, 13:39; 37:5
 Motions, 49:29-30, 32-3
 Order in Council appointments, 1:22; 30:4, 10
 Orders of Reference, 17:4-5, 7-8; 49:34
 Organization meeting, 1:7-26
 Printing, minutes and evidence, M. (Langlois), 1:17-8
 Proceedings, 13:4, 8
 Questioning of witnesses, 3:30; 8:28; 9:53-4; 10:14; 19:25; 21:33; 36:13; 38:20
 Quorum, M. (Angus), 1:15-7
 Room, 29:24-5
 Slide presentation, 34:12
 Sub *judice* convention, 49:6-7, 15-6, 27-9
 Subcommittee, establishing, 1:21
 Travel, 17:5, 10-2, 14, 16; 21:34-40
 Votes in House, 11:11-3; 22:46; 37:13-4
 Witnesses, 3:38, 56-8, 72-7, 111-2; 14:21-2, 48-51, 55-6, 60; 23:39-41; 24:77; 29:25; 30:7; 32:24-5
 Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 31:5-6, 8, 11, 20-4, 27-8, 30-5; 33:4-7, 9, 15-6, 20-2, 28-9
 Railways, 1:24, 58; 7:7, 72; 38:8, 38; 43:82, 87; 45:15-6; 47:13
 References
 Election as Chairman, 1:7
 In camera meetings, 10:3; 28:20; 31:3; 34:3; 35:4; 46:21-2
 See also Mont-Joli, Que.; VIA Rail Canada Inc.—Government policy
 Rimmer, D., references, 7:4-5
 Royal Commission on Transportation, 19:93; 21:27-9; 25:29
 Smith, B., references, 30:4
 Soviet Union, transportation issues, Committee study, 47:4-11, 13-7
 St. Lawrence Seaway Authority, president, Glendon R. Stewart, Order in Council appointment, Committee study, 32:6, 10, 14, 17, 19, 24-6, 29-30, 32-4
 Trade, 47:16
 Trans-Canada Highway, 47:9
 Transport Department estimates, 1989-1990, main, 13:4-5, 8, 21, 24-5, 27, 38-9; 16:12, 21-2, 25, 27, 32-6, 41, 45-6
 Transport Department estimates, 1990-1991, main, 34:12-3, 16-8, 28-30, 34-5, 40-1, 44-5; 37:5, 10-1, 13-4, 17-8
 Transportation, 34:17-8; 47:10
 Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:26-9, 31-8, 40, 44, 53, 58-60, 64, 66, 68, 70-3; 2:5, 21-2, 25, 30-4, 38-42, 52, 54-5, 65, 79-80, 82-3; 3:5-8, 10, 14-6, 21, 28-30, 34, 36, 38-9, 44, 47-50, 52-3, 56-8, 60-7, 69-79, 84-6, 91-3, 95-6, 98, 100, 102, 105-7, 109-13; 5:8, 19, 24, 29, 31-3, 35-7; 6:5-6, 14-6, 24, 27, 30-1, 37, 43, 57-61, 70-1, 76, 78, 85-90, 97; 7:4-5, 7, 15-6, 18, 23, 26, 34, 36-7, 40, 42-3, 45-6, 50, 54-6, 63, 66, 71-2, 75-7; 8:7-12, 16-7, 19-20, 25-6, 28-30; 9:4, 13-4, 25, 31, 33-5, 41-2; 10:5-6, 8, 13-4, 19, 21-2, 31-2, 45-6, 52, 55-7, 62-3, 65; 11:11-6, 19-27, 29-42, 44-7, 50-8, 60-1, 63-4, 66-7, 69-78, 80-1, 83-5, 87-9, 91-2, 95, 97-8; 12:17-23, 25-6, 32-41, 43-4, 46-7, 50-5, 57-8, 62-5
 Trucking industry, 1:58-9; 46:48
 United States, National Transportation Safety Board, 10:52

Nowlan, Pat—Cont.

- VIA Rail Canada Inc., 3:5-6, 72-7, 111-2; 14:12-3, 35-6; 16:27; 17:4-5, 7-8, 11-2; 34:29; 37:18
 Annual report 1988, Committee study, 15:10-1, 16-8, 20, 23, 26-7, 32-4, 37-8, 40-3
 Passenger service cutbacks, Committee study, 18:4-5, 11, 21, 25-6, 29-30, 33, 38, 42-8; 19:10, 17, 21, 24-7, 30, 34, 39, 41, 44, 47-50, 55-6, 59-60, 62, 65, 68, 70, 75-6, 86, 92-3, 99-100, 102-4, 111; 20:4, 12, 19-20, 22, 24-5, 30, 32-3, 35-6, 41-7, 49-53; 21:5-6, 15, 19, 21-2, 27-40, 44, 52, 54-6, 71-2, 75-9, 83-5; 22:14, 16, 28-9, 46-7, 55, 58-9, 65, 68-70; 23:5, 7, 11, 20, 28-30, 32, 35, 39-42; 24:6-8, 10, 12, 16-7, 20-3, 27-8, 46, 48-9, 53-4, 60, 71, 73, 76-7; 25:20-2, 26, 29; 26:13-5, 20, 23-4; 27:4, 10-1, 15-7, 19, 24, 27, 31, 33; 28:38-9, 44, 47-8, 58-60, 62-8, 74-5, 77

NRC *see* National Research CouncilNTA *see* National Transportation Agency**O'Connell, Noel** (Agriculture Department)

- Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 33:5-10, 12-28

Official languages policy/bilingualism *see* Marine Atlantic Inc.—Customer service**Oil and gas drilling accidents**

- Transportation Accident Investigation Board jurisdiction, 1:30

Oil and gas pipelines

- Accident investigation, National Energy Board jurisdiction, 8:10-1, 15-6
 Conflict of interest, 8:7-8, 13-4, 19; 10:11-2
 Inspectors, "normally assigned", 8:12-3
 Staff, 8:7-9, 15
 United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:11-4
 Offshore pipelines, regulation, 8:12
 Safety, 8:5-6

Oil spills

- Canaport/Saint John, N.B., clean-up equipment, 16:42-4
 Valdez, AK, *Exxon Valdez*, 10:13-4, 62-3
 Transportation Accident Investigation Board recommendation powers, 1:52

O'Kurley, Brian (PC—Elk Island)

- VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 26:59-61

Oldman River Dam

- Environmental assessment, 34:10

O'Meara, Raymond L. (CP Rail)

- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 4:34-6, 38, 44

Ontario *see* VIA Rail Canada Inc.—Costs—Passenger service, Southwestern Ontario—Ridership, Southwestern OntarioOntario Government *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Ontario Public Interest Research Group (Guelph University chapter)

Background/membership, 26:35, 42

See also Organizations appearing; VIA Rail Canada Inc.—Government policy

Order in Council appointments see Procedure and Committee business; St. Lawrence Seaway Authority—President**Orders in Council** see VIA Rail Canada Inc.—Business plan—Remote lines—Passenger service cutbacks**Orders of Reference**

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 35:3

Membership, 1:3

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:3

Organization meeting see Procedure and Committee business**Organizations appearing**

Aerospace Industries Association of Canada, 5:40-51

Agriculture Department, 33:5-28

Air Transport Association of Canada, 6:77-90; 39:19-30

Aircraft Operations Groups Association, 45:50-60

Amalgamated Transit Union, 43:51-66

Amtrak, 27:4-33

Atlantic Provinces Transportation Commission, 31:6-35

Canadian Air Line Pilots Association, 7:16-46; 44:4-25

Canadian Air Traffic Control Association, 6:61-76

Canadian Association of Professional Radio Operators, 42:4-20

Canadian Aviation Safety Board, 2:5-31, 35-9, 43-55; 3:8-66, 68-72, 77-111

Canadian Brotherhood of Railway Carmen, 26:10-6, 22-4, 32-3

Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, 22:5-38; 44:25-33

Canadian Bus Association, 23:4-22, 24-39, 41-3; 43:68-73

Canadian Business Aircraft Association, Inc., 8:19-30; 39:69-74

Canadian Civil Liberties Association, 39:51-8

Canadian Conference of Teamsters, 45:16-28

Canadian Human Rights Commission, 43:5-22

Canadian Labour Congress, 39:5-19

Canadian Maritime Law Association, 7:46-63; 39:38-51

Canadian Medical Association, 44:50-69

Canadian Merchant Service Guild, 6:44-60

Canadian National Railways, 4:4-30; 14:4-60; 19:95-111; 29:5-15, 17-24; 38:23-42, 62-5

Canadian Owners and Pilots Association, 39:30-7

Canadian Pacific Railways, 38:46-62; 43:74-87

Canadian Railway Labour Association, 5:4-31; 26:4-8, 18-24, 26-8, 30-4; 38:4-23

Canadian Rights and Liberties Federation, 42:20-32

Canadian Shipowners Association, 6:5-28; 43:23-34

Canadian Trucking Association, 44:34-50

Consumers' Association of Canada, 6:28-43

CP Rail, 4:30-46, 48-51

F. Delaney Transport, 48:28-38

Federal Express Canada Ltd., 45:28-49

Organizations appearing—Cont.

Federation of Canadian Municipalities, 21:5-11, 21-2, 28-34, 37-52, 55-6

Front commun des syndicats du rail, 22:39-70

Halifax-Dartmouth Port Development Commission, 48:4-27

International Association of Machinists and Aerospace Workers, 39:58-68

M-TRAC, 7:63-75

Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups, 24:55-76

Manitoba Government, 24:33-54

Marine Atlantic Inc., 30:4-22

National Association of Railway Passengers, 28:60-7

National Energy Board, 8:5-18

National Transportation Agency, 7:4-15

Nova Scotia Government, 21:72-85

Ontario Public Interest Research Group (Guelph University chapter), 26:34-43

Pine Ridge Rail Passenger Task Force, 26:43-61

Québec-Windsor Corridor Mayors, 28:21-60

Rail Travel Centre, 28:68-77

Rural Dignity of Canada and VIA Gaspesia Committee, 23:43-66

Save VIA Rail Committee, 21:11-35, 37-9, 41-4, 46-8, 50, 53-5

Seafarers' International Union of Canada, 6:90-6; 43:34-50

St. Lawrence Seaway Authority, 32:4-29, 31-3

Supreme Soviet, 47:6-7, 11-6

Toronto-Havelock Passenger Line Association, 25:10-6, 26, 28-9

Transport Department, 1:43, 62, 70-1; 5:31-9; 9:25-6, 35, 51-3; 12:24, 28-31, 35, 60-1; 13:11-2, 15, 18, 28-9, 31-3, 38; 16:4-5, 20, 28-31, 34, 36-45; 18:12-3, 33; 24:4-33; 34:15-6, 21-3, 27, 31-4, 42-4; 35:4-34; 36:4-30, 32-3; 37:15-6

Transport 2000, 20:5-53

Union des municipalités du Québec, 21:56-72

United States Department of Transportation, 46:24-41, 43-53

United States, National Transportation Safety Board, 10:5-65

United Transportation Union, 8:31-40; 26:8-10, 17-8, 21, 25-6, 28-9, 33; 45:5-16

VIA Rail Canada Inc., 14:4-41; 19:5-89, 91-5; 38:44-6

William M. Mercer Limited, 29:10-2, 14-5, 18-9, 21, 23

See also individual witnesses by surname

Ottawa, Ont. see VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks—Stations**Ouellet, Hon. André (L—Papineau—Saint-Michel)**

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 28:43

Page, Larry (Federal Express Canada Ltd.)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 45:29-49

Pagnuelo, Paul (Toronto-Havelock Passenger Line Association)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 25:10-6, 26, 28-9

Patterson, Cynthia (Rural Dignity of Canada and VIA Gaspesia Committee)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 23:43-7, 52-5, 58-60, 63-6

- Paxport Management Inc.** *see* Airports—Lester B. Pearson International
- Pay equity** *see* Marine Atlantic Inc.
- PCBs** *see* Gasoline
- Peer advisory groups** *see* Drug and alcohol abuse—Employee assistance programs
- Pelletier, Jean** (Québec-Windsor Corridor Mayors)
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 28:30-1, 52
- Penner, Keith** *see* National Transportation Agency—Members
- Pensions** *see* Canadian National Railways; CN Route; VIA Rail Canada Inc.—Employees
- Peppler, Bill** (Canadian Owners and Pilots Association)
Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:30-7
- Peters, R.A.** (Aircraft Operations Groups Association)
Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 45:50-60
- Petitions** *see* VIA Rail Canada Inc.—Subsidization
- Physicians** *see* Drug and alcohol abuse
- Piché, Louise** (Canadian National Railways)
Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 38:36, 41
- Pickering, Ont.** *see* Airports
- Pickersgill, Jack** *see* Grain transportation—At and East rail rate
- Pine Ridge Rail Passenger Task Force** *see* Organizations appearing; Transportation policy
- Pipelines** *see* Coal; Commodity pipelines; Oil and gas pipelines
- Polar 8** *see* Icebreakers
- Police** *see* Transportation Accident Investigation Board—Investigations, Coroner
- Port of Halifax**
Container business, United States competition, 48:23-4
At and East rail rate, relationship, 48:20-1
Burlington Northern Railway, comparison, 48:25-6
Canadian National Railways
Advertising, 48:23
Role, 48:26-7
Consultations, 48:10-1
Container equipment, double-stacked, Canadian National Railways, acquiring, 48:5, 7-8, 11-3, 18-9, 22-3, 25
Customs inspections, 48:9
Economic importance, 48:5, 10, 15-8, 23
Facilities, upgrading, United States, comparison, 48:17-8
Halifax-Dartmouth Port Development Commission position, 48:4-5, 14-5
Labour relations, affecting, 48:9
Shippers, decision-making, factors, 48:24-5
Shipping Conferences Exemption Act, affecting, 48:9-10
Tax burden, United States, comparison, 48:21-2, 26
- Port of Halifax—Cont.**
Container business, United States competition—*Cont.*
Vancouver, comparison, 48:8-9
- Portelance, Arthur** (Canadian Aviation Safety Board)
References, 3:78
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 3:3, 78, 87-8, 98-103, 110
- Ports**
Hamilton, Ont., 1:11
Investment, planning, 13:7
See also Grain transportation—Halifax; Port of Halifax
- Pratt, Dennis** (Transport Department)
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 5:31-8
- Preeceville, Sask.** *see* Canadian National Railways—Branch line abandonment
- Prévost, Pierre** (Union des municipalités du Québec)
VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 21:64, 67-8
- Priddle, Roland** (National Energy Board)
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 8:5-15, 18
- Prince Edward Island** *see* Canadian National Railways—Branch line abandonment; Marine Atlantic Inc.
- Prince Rupert, B.C.** *see* Grain elevators
- Privacy** *see* Drug and alcohol abuse—Questionnaire, Confidentiality; Drug-testing; Railways—Accidents/incidents, Employee statements/on-board recordings; Transportation Accident Investigation Board—Investigations
- Private sector** *see* Drug and alcohol abuse—Government policy, Application; Transportation
- Privatization** *see* Airports—Management; CN Route; Marine Atlantic Inc.; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service—Tour service
- Procedure and Committee business**
Agenda and procedure subcommittee
Discussions, confidentiality, 7:76-7
Establishing, 1:15, 18-9, agreed to, 4
Reports
First, M. (Tobin), 1:29, agreed to, 5
Second, 8:3, agreed to
Third, M. (Tobin), 17:4, agreed to, 3
Fourth, M. (Angus), 29:3, agreed to
Bills, amendments
Both official languages, 11:23-6
Definition, beyond scope, not in order, 11:37-9, 41, 56-7
New definition, beyond scope, 11:37-8, not in order, 5
New factor added, beyond scope, 11:41, 56-7, not in order, 6-7
Reconsideration, 11:27-30
Royal Recommendation, infringing, 11:44-54, not in order, 6
Briefing notes, circulating, 1:19-20
Briefs
Appending to minutes and evidence, 38:4, agreed to, 3

Procedure and Committee business—Cont.Briefs—*Cont.*

Both official languages, 4:9

Taken as read, 38:26-7

M. (Benjamin), 38:43-4, agreed to, 3

Business meeting, 17:4-16

Caucus discussions, Members keeping confidential, 25:22

Chairman

Election

M. (Malone), 1:7, agreed to, 4

M. (Angus), 1:7, withdrawn, 4

Impartiality, 2:31-4, 38-42

Clerk, commendation, 16:46; 48:38-9

Documents, appending to minutes and evidence, M. (St-Julien), 14:55, agreed to, 3

Exhibit, tabling, 32:6, agreed to, 3

Hospitality, meal expenses, Ms. (Angus), 18:4, agreed to, 3; 29:25, agreed to, 3

In camera meetings, 1:73, agreed to, 5-6; 2:3, agreed to; 8:3-4, agreed to; 10:3-4; 28:19-20; 31:3; 34:3, 35:4; 45:60; 46:21-3, agreed to

Meetings

Adjourning, M. (Venne), 11:31, 33, agreed to, 4

Commencement, 2:5

Convening, written request by four members, 49:5-6

Notice, 2:55

Opening to public, 1:25-6

Scheduling, 1:25-6; 7:75-6

Legislative committees, priority, 33:4

Suspending, 11:78, agreed to, 8

Members

Alternates, 12:20-1; 21:39-40

Official notice, 11:71

Appearing as witnesses, 25:4-10, 18-21, 23-7

Attendance, House duty, precedence, 1:24-5

Introduction to witnesses, 47:4-6

Membership, changes, 49:32-3

Ministers

Opening statement, taken as read, 37:5

Salary and allowances, reducing to \$1, 13:38-9

Motions

Disposition, not reconsidered that session, 49:29-30, 32

Time limit, including, 49:33-4

Order in Council appointments

Committee powers to approve/disapprove, 1:21-2; 30:4, 10

Referral, consideration period, 30:4

Orders of Reference

Adopting, 31:3, agreed to

M. (Comuzzi), 49:33-4

Amdt. (Atkinson), 49:35-6, agreed to on recorded division, 3

Hearings, 17:4-5

M. (Pronovost), 17:6-8, agreed to, 3

Organization meeting, 1:7-26

Printing, minutes and evidence, M. (Langlois), 1:17-8, agreed to, 4

Proceedings

Recording for radio only, 13:8

Televising, 13:4

Procedure and Committee business—Cont.

Questioning of witnesses

Chair interrupting, reducing Member's time, 19:25; 21:32-3

Minister, response unsatisfactory, 9:53-4

Policy questions, 36:13

Relevance, 5:46; 14:13, 23-5

Repetitive, 8:28

Supplementary questions, 10:14

Time limit

Chairman, 3:30

Extended for "only witness of three who is against the policy", 38:20

Quorum, meeting and receiving/printing evidence without, M. (Angus), 1:15-7, agreed to, 4

Reports to House

Adopting, 46:22, agreed to

Chairman authorized to make typographical and editorial changes, 28:20, agreed to; 46:22, agreed to

Government response, requesting, 28:20, agreed to; 46:22, agreed to

Reporting to Speaker, 28:20; 46:23

Second, 28:20, agreed to

Room, availability, 29:24-5

Slide presentation, English language only, 34:12

Staff

Library of Parliament researchers, M. (Dionne), 1:19, agreed to, 4

Researcher, hiring, 35:4, agreed to

Steering committee *see* Procedure and Committee business—Agenda and procedure Subcommittee*Sub judice* convention, application, 49:6-7, 10-1, 14-29

Subcommittee, establishing, 1:21, 23; 34:3, agreed to

Travel, seeking permission of House, 17:5

M. (Angus), 17:8-16, withdrawn, 3

M. (Tobin), 21:33-40, negated, 3

Vice-Chairman, election

M. (St-Julien), 1:8, agreed to, 4

M. (Tobin), 18:4, agreed to, 3

Votes, casting vote of Chairman, 11:55-6

Votes in House

Meeting, adjourning, 11:11-3; 22:35-6; 23:48

Pairing of Members, 22:46

Procedural votes, 37:13-4

Witnesses

Appearances

Requesting, M. (Dionne), 3:72-7, 111-3, agreed to, 4

Scheduling, 3:56-8; 14:21-2, 48-51, 55-6, 60

Comments, 24:77

Gifts, presented by Committee, 47:16-7

Inviting, 31:3, agreed to

Language of testimony, other than English, 47:6, 11-6

Members insulting, 23:39-41; 32:24-5

Opening statements, length, 26:34-5; 30:7

Recalling, 3:38

Summoning, 3:111-2

Transportation, M., (Dionne), 29:25-6, agreed to, 3

Workplan, adopting, 8:3, agreed to

Progressive Conservative Party *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Pronovost, Denis (PC—Saint-Maurice; Vice-Chairman)

Air traffic controllers, 41:17-8

Air transport, 11:66

Airports, 13:20; 16:15, 39

Government policy, Committee study, 36:21-3, 26

Boating accidents, 1:45-6; 2:76-7

Canadian Aviation Safety Board, 2:12-4; 6:69-70

Canadian Marine Rescue Auxiliary, 34:22

Canadian National Railways

Annual report 1988, Committee study, 14:24-5, 29-32

Pensions, Committee study, 29:19

CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc.

purchase, Committee study, 49:21-2, 35

Drug and alcohol abuse, 37:14

Document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 35:19, 26, 29, 32; 39:27-8; 41:17-8; 42:16-7, 30-1

Drug-testing, 39:27-8; 42:30-1

Gasoline, PCB and other contaminants, imports from United States, Committee study, 9:53

High-speed trains, 34:21

Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study, 30:16, 20, 22

Ontario Public Interest Research Group (Guelph University chapter), 26:42

Procedure and Committee business

Bills, 11:23-7, 30

Briefs, 4:9

Business meeting, 17:6, 14-5

Orders of Reference, 17:6; 49:35

Organization meeting, 1:9

Questioning of witnesses, 9:53; 14:24-5

Sub judice convention, 49:21

Travel, 17:14-5; 21:38

Votes in House, 11:11; 22:35-6; 23:48

Witnesses, 26:34-5

Railways, 4:21-2; 9:15; 10:37

References

Election as Vice-Chairman, 1:8; 18:4

In camera meetings, 10:3; 28:20; 31:3; 34:3; 35:4; 46:22

School bus accidents, 1:45

Sport parachuting/hang-gliding, 9:15

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 13:18-21; 16:13-5, 39

Transport Department estimates, 1990-1991, main, 34:21-2; 37:14

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:44-6, 63-4; 2:12-4, 76-8; 3:102; 4:9, 16-7, 19-22, 30, 47-8, 51; 5:48-9; 6:68-70, 75, 80-2; 9:15-6; 10:37; 11:11, 23-7, 30, 32, 34-5, 42-3, 48, 57, 66-7, 70, 75-6, 81, 92-4, 98; 12:21-3, 42-3, 55, 63

VIA Rail Canada Inc., 1:9; 13:18-21; 16:13-5; 17:6

Annual report 1988, Committee study, 15:11-4, 35

Passenger service cutbacks, Committee study, 18:16-20;

19:31-4, 71-3, 78; 20:25-8, 31, 38; 21:34, 37-8, 49-52, 57, 72; 22:21-3, 35-6, 50-3, 59; 23:48, 60-2, 64-6; 24:12-4; 25:23-5; 26:32, 34-5, 42, 47, 49-51, 53-4, 58-9, 61; 28:48-51

Provinces *see* Transportation Accident Investigation Board—

Jurisdiction; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks—Subsidization

Public opinion *see* VIA Rail Canada Inc.**Public opinion polls** *see* VIA Rail Canada Inc.—Service, Transport 2000 Canada**Public Service** *see* Airports—Management**Pugwash, N.S.** *see* Committee—Witnesses, Soviet Union delegation**Pultz, Bruce** (Canadian Aviation Safety Board)

References, 3:77

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 3:3, 77-9, 89-92, 95-102, 104, 107-10

Quail, Ron (Transport Department)

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 16:43-4

Transport Department estimates, 1990-1991, main, 34:21-3; 37:15-6

Quebec *see* Commuter transportation; Highways and roads—Federal-provincial cost-sharing agreements; Railways; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks—Tour service**Quebec City, Que.** *see* High-speed trains; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service—Passenger service cutbacks**Québec-Windsor Corridor Mayors** *see* Organizations appearing; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks**Questionnaires** *see* Drug and alcohol abuse; Drug-testing**Rafferty-Alameda Dam**

Environmental assessment, Federal Court of Canada ruling, 34:10

Rail Travel Centre *see* Organizations appearing; VIA Rail Canada Inc.—Tour service**Railbus**

Manitoba Government position, 24:40-2

Technical viability, 20:31

Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter)—Minister of Transport

Consideration, 31:5-35; 33:4-29

References, 31:3

Railway Committee Room *see* Committee—Meetings**Railways**

Accidents/incidents

Arrival time of investigators, 7:11-2

Cessation of operations, investigator powers, 7:71-3

Consultations, 7:11-2, 73; 9:23

Definition, 4:6, 8, 24, 27-8, 50-1; 5:28; 9:15

Documents, seizure, 8:37

Drug-testing, relationship, 38:24, 63-5; 45:7, 11

Employee statements/on-board recordings, confidentiality, 4:7-9, 26-9, 33, 35, 42; 5:11-4, 27; 7:8-9, 13-4; 8:32-8

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:63-5

Jurisdiction, 4:35-7

Length of time to complete investigation, 7:14

M-TRAC position, 7:66

Marshalling yards, Transportation Accident Investigation Board jurisdiction, 1:47

Observers, 7:11

Privately-owned railways, including, 8:39

Railways—Cont.**Accidents/incidents—Cont.**

Quarantine of site, 4:6-8, 13-5, 17-8, 25, 33, 35, 40-1, 43;
5:14-5; 7:6-8; 8:36-7; 9:15, 38-9

United States, National Transportation Safety Board,
comparison, 10:36-9

Reporting, 4:20-2, 34, 36

Staff, 7:14

Trucking industry, comparison, 45:14-5

Working conditions, effect, 39:12

Branch line abandonment

"Public convenience and necessity", 1:23-4

Western provinces, 34:37-8, 40-1

See also Canadian National Railways

Branch line rehabilitation, 34:40-1

Caboosless trains, United States, comparison, 48:22

Canada-United States Free Trade Agreement, effect, 34:27-8

Capital cost allowances, United States, comparison, Halifax-
Dartmouth Port Development Commission position,
48:5-7, 11, 19-20

Container equipment *see* Port of Halifax

Drug and alcohol abuse, 35:9, 20

Advisory committee, establishing, Canadian National
Railways position, 38:26

Alcohol, eight-hour rule

Canadian National Railways position, 38:24-5, 30-1, 38,
40

Canadian Pacific Railways position, 38:47-8, 55-6; 43:74,
81-2, 87

Canadian Railway Labour Association position, 38:4,
6-8, 13-6, 22

United States, comparison, 38:7-8

United Transportation Union position, 45:5-6, 10, 12,
15-6

VIA Rail Canada Inc. position, 38:46

Confirmed users, removal/reinstatement

Canadian National Railways position, 38:25, 32, 36-7, 51

Canadian Pacific Railways position, 38:60, 62; 43:75,
79-81, 87

United Transportation Union position, 45:7-9

Education

Canadian National Railways position, 38:26, 33

Canadian Pacific Railways position, 38:49, 57-8

VIA Rail Canada Inc. position, 38:45

Employee assistance programs

Canadian National Railways position, 38:25-6, 28, 33,
35-6, 42

Canadian Pacific Railways position, 38:48-9, 51, 56-9;
43:74, 82-5

Canadian Railway Labour Association position, 38:11-2,
22-3

United Transportation Union position, 45:6, 11-3

VIA Rail Canada Inc. position, 38:45

Levels, 45:5

Management/supervisory personnel, training, 38:33-4, 49,
58; 45:7, 8

Regulation, Uniform Code of Operating Rules, Rule G,
38:5, 7-8, 10, 13, 30, 36-8, 46-8, 54-5; 43:74-5,
79-81, 87; 45:6, 8-9, 15-6

Safety-sensitive positions, definition, 38:25, 31, 39-40, 45

Statistics/studies, 38:5, 10, 23-4, 28-9, 39, 47, 52-4, 64

Railways—Cont.**Drug-testing**

Canadian National Railways position, 38:23-5, 27-9, 31-2

Canadian Pacific Railways position, 38:46-7, 49-51, 53-4,
59-62

Canadian Railway Labour Association position, 38:4-5

Criminal proceedings, use of tests as evidence, 38:20

Frequency, 43:74-7

Management, including, 38:37; 43:78

Medical tests, relationship, 38:20-1, 32, 61, 63-5

Pre-employment testing, Canadian Pacific Railways
position, 38:47, 50-1, 59-63; 43:75-6

Probable-cause testing

Canadian Pacific Railways position, 38:62; 43:77-8, 86-7

Canadian Railway Labour Association position, 38:5-6,
10, 12-3, 20

Random testing

Canadian National Railways position, 38:32, 34-6, 38-42,
63-4

Canadian Pacific Railways position, 38:51-2, 62

Canadian Railway Labour Association position, 38:5,
8-11, 16-9

Designated employees not on duty, 43:82

Deterrence, 38:5-6, 18-9, 24, 29, 38, 45, 64; 43:74

United States, comparison, 38:10-1, 20, 22, 24, 29, 38, 42

United Transportation Union position, 45:5, 7, 13

Reliability, 38:5-6, 17-8, 22-3, 32, 40-1, 65

VIA Rail Canada Inc. position, 38:45

See also Railways—Accidents/incidents

Electrification, Soviet Union, comparison, 47:13-4

Freight service

Royal Commission on Transportation study, 34:16-7, 20,
29-31

See also Amtrak; VIA Rail Canada Inc.—Passenger
service—Passenger service cutbacks

Fuel, taxation, United States, comparison, Halifax-
Dartmouth Port Development Commission position,
48:5-7, 11

Lines, chemical spraying, carcinogenic danger, 1:57-8

Quebec, task force, establishing, 22:56

Relocation, Regina, Sask., 34:28-9

Safety

Canadian National Railways position, 4:5; 14:4-5; 38:27-8

See also Railways—Drug and alcohol abuse

Traffic, advanced train control systems, 4:24

Trucking industry

Competition, infrastructure costs, comparison, 19:89, 96,
107, 110-1

See also Railways—Accidents/incidents

See also Amtrak; Canadian National Railways; GO Transit;
VIA Rail Canada Inc.

Ranger, Louis (Transport Department)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee
study, 24:13-5, 32-3

Read, John (Transport Department)

Gasoline, PCB and other contaminants, imports from United
States, Committee study, 9:51-3

Regina, Sask. *see* Railways—Relocation

Regional development

Transportation, relationship, 17:9

See also Grain transportation—At and East rail rate; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Regulation see Bus transport; Hazardous products; Oil and gas pipelines—Offshore pipelines; Railways—Drug and alcohol abuse; Transportation Accident Investigation Board

Reports to House

First, Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 12:3-8

Second, VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, 28:3-18

Third, Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, 46:3-20

Retirement see Canadian National Railways—Pensions, Early retirement

Review of Passenger Rail Transportation in Canada see VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Richards, Darryl

References, 20:37

Riche, Nancy (Canadian Labour Congress)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:5-18

Rideout, George S. (L—Moncton)

Canadian National Railways, 19:110

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 19:110

Rimmer, Doug (National Transportation Agency)

References, 7:4-5

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 7:4-15

Riviere-à-Pierre, Que. see Canadian National Railways—Derailments

Robichaud, Fernand (L—Beauséjour)

Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study, 30:11, 19-20

Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 33:22

Robitaille, Jean-Marc (PC—Terrebonne)

References, in camera meeting, 10:3

Roche, James (VIA Rail Canada Inc.)

VIA Rail Canada Inc.

Annual report 1988, 15:12-3, 24-7, 30-2, 34-6

Passenger service cutbacks, Committee study, 19:25, 44, 49, 73, 79, 88

Route Canada see CN Route

Royal Commission on Transportation

Canadian Railway Labour Association position, 26:7-8, 32

See also Royal Commission on Transportation—Membership

Lawless, R., advance knowledge, 19:93; 26:7

Lewis remarks, 34:9, 15

Royal Commission on Transportation—Cont.

Mandate, 34:15-6

Domm remarks, 25:21

Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups position, 24:59

Manitoba Government position, 24:40, 44-5, 49

Membership

Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers position, 22:26

Canadian Railway Labour Association position, 26:33-4

Committee examination proposal, 22:70; 25:29

Federation of Canadian Municipalities representation, 21:26-9, 56; 22:49-50; 28:54, 56

Nova Scotia Government position, 21:74

Transport Department position, 24:6

Union des municipalités du Québec position, 21:63

See also Committee—Witnesses; Railways—Freight service

Rural Canada

Revitalization, computers/telecommuting, 23:43

See also VIA Rail Canada Inc.—Passenger service

Rural Dignity of Canada

Background, 23:43

See also Organizations appearing; Transportation policy; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Russell, Keith (Atlantic Provinces Transportation Commission)

Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 31:11-2, 25, 31

Saint-Hubert, Que. see Airports

Saint John, N.B. see Grain transportation—At and East rail rate; Oil spills—Canaport

Saint-Julien, Guy (PC—Abitibi)

Airports, 16:22-3

Canadian National Railways, 4:21

Annual report 1988, 14:24, 36-8, 55

Commuter transportation, 18:39

Hazardous products, 1:13; 16:23

Highways and roads, 16:22

Procedure and Committee business

Agenda and procedure subcommittee, 1:18-9

Business meeting, 17:8

Documents, M., 14:55

Organization meeting, 1:8-9, 13, 18-9, 23

Questioning of witnesses, 14:24

Vice-Chairman, M., 1:8

Railways, 1:23, 47; 4:20-2

References

In camera meetings, 10:3; 46:21

See also Appendices

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 16:22-3

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:47; 4:9, 20-2

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 18:38-9; 22:34, 36

Sainte Thérèse, Que. see Canadian National Railways—Branch line abandonment

Samson, Cid (NDP—Timmins—Chapleau)

Airports, 34:41-3

Samson, Cid—Cont.

Transport Department estimates, 1990-1991, main, **34**:41-3

Savage, Ellen (Clerk of the Committee)

Procedure and Committee business, organization meeting, 1:7, 13, 23

References *see* Procedure—Clerk

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 11:13, 31, 50, 77

Save VIA Rail Committee *see* Organizations appearing;

Transportation policy; VIA Rail Canada Inc.—Fares—
Passenger service cutbacks

Schaefer, Dennis (Manitoba Government)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **24**:42-3, 47, 50, 53-4

Schneider, Larry (PC—Regina—Wascana)

Air transport, **44**:21-2; **45**:58-9

Canadian National Railways, pensions, Committee study, **29**:19-20

CN Route, privatization, Transport Route Canada Inc. purchase, Committee study, **49**:22-3

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **38**:15-9, 41-2; **43**:46-9, 64-6, 79; **44**:20-2, 43-5, 62-3; **45**:57-9; **46**:34-6

Drug-testing, **38**:17-9; **43**:47, 49, 65-6, 79; **44**:62-3; **45**:57-8; **46**:34-6

Grain, **47**:11

Grain transportation, **31**:32-4; **33**:17-9; **47**:10

Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Committee study, **48**:21-2, 26

Marine transport, **43**:46-8

Port of Halifax, **48**:21-2

Procedure and Committee business, *sub judice* convention, **49**:22-3

Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), **31**:32-4; **33**:17-9

Railways, **38**:16-9, 41-2; **48**:22

References, *in camera* meetings, **34**:3; **46**:21-2

Shipbuilding, **43**:48-9

Soviet Union, transportation issues, Committee study, **47**:5, 10-1

Transportation, **47**:10

Trucking industry, **44**:43-5

School bus accidents

Transportation Accident Investigation Board jurisdiction, 1:30, 45, 58-9

Seafarers' International Union of Canada *see* Drug and alcohol abuse—Government policy, Consultations; Marine transport—Drug and alcohol abuse; Organizations appearing**Seatbelt legislation** *see* Drug-testing**Senez, Daniel** (Front commun des syndicats du rail)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **22**:49, 51-2, 54-6, 58-9, 64-70

Senior citizens *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service—Ridership**Sennetierre, Que.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Remote lines—Service**Severance pay** *see* VIA Rail Canada Inc.—Employees**Shipbuilding**

Decline, **43**:43, 45, 48-9

See also Icebreakers

Shipping Conferences Exemption Act *see* Port of Halifax**Shortliffe, Glen** (Transport Department)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **35**:5-8, 19-34

References, *in camera* meeting, **35**:4

Transport Department estimates, 1989-1990, main, **13**:11-2, 15, 18, 28, 31-2, 38; **16**:4-5, 20, 28-31, 34, 36, 42, 44-5

Transport Department estimates, 1990-1991, main, **34**:15-6, 22, 27, 31-2, 34, 43-4; **37**:15

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **18**:12-3, 33; **24**:4-9, 11-4, 16-25, 27-30

Siddon, Hon. Thomas Edward (PC—Richmond; Minister of Fisheries and Oceans)

References *see* Canadian Aviation Safety Board—Members, Filotas

Sinclair, Gordon (Air Transport Association of Canada)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:19-30

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **6**:77-90

Sinclair, Ken (Transport Department)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **35**:8-20, 22-3, 26-7, 29-33

References, *in camera* meeting, **35**:4

Sjoquist, Maury (Canadian Merchant Service Guild)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:38-51

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **6**:44-60

Skiing *see* VIA Rail Canada Inc.—Tour service**Smith, Brian**

References, **30**:4

Sobeski, Pat (PC—Cambridge)

Air transport, **42**:17-9

Drug and alcohol abuse, documents, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:15-7, 42; **42**:17-9, 22

Marine transport, **39**:42

Sopinka, Justice John *see* Transportation Accident Investigation Board—Chairman—Members**Soviet Union**

Relations, C. Eaton role, **47**:16

Transportation

Issues, Committee study, **47**:4-17

Jurisdiction, **47**:6

Soviet Union—Cont.

Workers, wages, 47:15

See also Automobiles; Committee—Members—Witnesses; Drug-testing; Gasoline—Price; Grain—Storage; Grain transportation; Harbours, wharves and breakwaters—Northern ports; Icebreakers; Members of Parliament; Railways—Electrification; Telephone service; Trade

Sport parachuting/hang-gliding accidents

Transportation Accident Investigation Board jurisdiction, 2:49-50; 3:26-7; 9:15

St. Lawrence Seaway

Committee study proposal, 1:22; 32:14

Container ships, 32:16-7

Draught, effect, 32:27

Environmental matters

Responsibility, 32:20-1

See also St. Lawrence Seaway—Vessels—Zebra mussels

Historical background, 32:32

Ice-breaking, 34:30

User fees, 32:12, 19

Market share, improving, 32:7-8, 26-7, 29

Pilotage, cutbacks, 32:15-6

Problems, 1:10-1

Role, 13:7

Spillage, contingency plans, 32:9-10

Structural maintenance, 32:16, 27-9

Subcommittee, establishing, 34:3

Tolls, 32:5, 8-9

Valleyfield, Que., drawbridge shutdown, lawsuits, 32:6, 29

Vessels, discharge from flushing of tanks, 32:20

Water levels, 32:18; 34:20-1

Zebra mussels, environmental problems, 32:20

See also Grain transportation

St. Lawrence Seaway Authority

Budget, 13:38

Capital expenditures, 32:13

Computers, use, 32:9

Cost-recovery, 32:13

Employment equity, 32:33

Land-use policy, 32:8, 15

Large Corporations Tax, exemption, 32:5

Lawsuits, 32:6, 21, 32-3

See also St. Lawrence Seaway—Valleyfield

Mandate, 32:4-5

President

Salary, 32:25

Stewart, Glendon R., Order in Council appointment, Committee study, 32:4-34

Reserve funds, 32:13-4

Revenues, 32:4-5, 15

Staff, reduction, 32:8

Subsidiary corporations, 32:5

See also Grain transportation—Incentive rates; Organizations appearing; Welland Canal

Steering committee see Procedure and Committee business—

Agenda and procedure subcommittee

Stevenson, Ross (Canadian Aviation Safety Board)

References, 3:58

Stevenson, Ross—Cont.

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 3:58-66, 68-72

Stevenson Bend training wall see Harbours, wharves and breakwaters**Stewart, Christine (L—Northumberland)**

Transport Department estimates, 1990-1991, main, 37:17

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 25:16-20

Stewart, Glendon R. (St. Lawrence Seaway Authority)

References *see* Committee—Witnesses; St. Lawrence Seaway Authority—President

St. Lawrence Seaway Authority, president, Glendon

R. Stewart, Order in Council appointment, Committee study, 32:4-29, 31-3

Stol, Theo N. (Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 44:25-33

Stopp, Terrence (Pine Ridge Rail Passenger Task Force)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 26:44-8, 50-61

Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation see Drug and alcohol abuse—Document**Strikes and lockouts see VIA Rail Canada Inc.—Ridership, Voyageur Colonial Ltd.****Studies and inquiries see Committee studies and inquiries****Sturgess, John (Canadian National Railways)**

Canadian National Railways annual report 1988, Committee study, 14:17, 19, 22, 38, 54-5, 59-60

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 19:97, 99-105, 107-8

Substance use see Drug and alcohol abuse**Supreme Court of Canada see Drug-testing—Constitutionality****Supreme Soviet see Organizations appearing****Survivor benefits see Canadian National Railways—Pensions****Sydney, N.S. see VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks, Halifax****Tardif, Louis-Paul (Canadian Trucking Association)**

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 44:40-4, 46-7

Task forces see Airports—Traffic congestion**Taxation see Canadian National Railways; Marine transport—International shipping; Port of Halifax; Railways—Fuel; VIA Rail Canada Inc.—Fuel—Subsidization****Telephone service**

Soviet Union, comparison, 47:7

The Pas, Man. see VIA Rail Canada Inc.—Passenger service

Thompson, Greg (PC—Carleton—Charlotte)

- Canadian National Railways annual report 1988, Committee study, **14:25**, 32-6
 Procedure and Committee business, questioning of witnesses, **14:25**
 References, *in camera* meeting, **46:21**
 Transport Department estimates, 1989-1990, main, **16:25-6**
 VIA Rail Canada Inc., **14:32-6**; **16:25-6**
 Annual report 1988, Committee study, **15:24-5**, 40

Thorn, Peter (Ontario Public Interest Research Group (Guelph University chapter))

- VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, **26:34-43**

Thorne, Brian (Transport Department)

- Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **5:32-5**, 37-9

Thornycroft, Ken (Canadian Aviation Safety Board)

- References, **2:5-6**
See also Transportation Accident Investigation Board—Chairman
 Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **2:5-31**, 35-9, 43-55

Thunder Bay, Ont. *see* Airports**Thurston, Frank** (Canadian Aviation Safety Board)

- References, **3:77**
 Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **3:3**, 77, 88-9, 93-4, 98-100

Timmins, Ont. *see* Airports**Tobin, Brian** (L—Humber—St. Barbe—Baie Verte)

- Air traffic controllers, **39:24**
 Air transport, **10:23-5**; **11:14-5**; **39:28-30**, 35-6
 Airports, **34:14-5**
 Government policy, Committee study, **36:12-3**, 28-31
 Arrow Airlines, **2:6**; **3:7**, 11; **9:18**
 Boating accidents, **2:63-4**
 Canadian Aviation Safety Board, **3:10-1**; **7:25-6**
 Canadian Marine Rescue Auxiliary, **34:22**
 Canadian National Railways, **19:96**, 100, 111; **27:8-9**
 Annual report 1988, Committee study, **14:21-7**, 36, 39, 49-51
 Central Western Railway, **14:22**
 Committee, **1:37**; **12:65**; **34:15-6**
 Commodity pipelines, **11:17-22**
 Drug and alcohol abuse, **34:12-3**
 Document, *Strategy on Substance Use in Safety-Sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, **35:7-8**, 13, 19-23; **39:10-1**, 22-4, 27-30, 34-6; **43:8-11**, 29-31, 38-40; **46:24**, 30-4
 Drug-testing, **39:10-1**, 22-4, 34-5; **43:8-11**; **46:31-4**
 Grain transportation, **31:10**, 12-3, 23-7; **33:6-12**
 Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study, **30:7-11**, 13, 15-9
 Marine transport, **6:12**; **7:54**, 56-9; **43:38-40**
 Procedure and Committee business
 Agenda and procedure subcommittee, M., **1:29**
 Bills, **11:25-8**, 51, 53
 Business meeting, **17:6**, 9, 12, 15
 Chairman, **2:31-4**, 38-42

Tobin, Brian—Cont.

- Procedure and Committee business—*Cont.*
 Meeting, **2:55**
 Order of Reference, hearings, M. (Pronovost), **17:6**
 Questioning of witnesses, **14:23-4**; **21:32-3**
 Travel, **17:9**, 12, 15; **21:33-7**, 39
 Vice-Chairman, M., **18:4**
 Votes in House, **11:13**
 Witnesses, **14:21-2**, 49-51; **26:34-5**
 Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), **31:10**, 12-3, 23-7; **33:4**, 6-12, 14, 16
 Railways, **4:36-7**; **7:11**, 72-3; **10:64-5**; **19:96**; **34:16**; **35:20**
 References, *in camera* meetings, **10:3**; **28:20**; **34:3**; **35:4**; **46:21-2**
 Regional development, **17:9**
 Royal Commission on Transportation, **21:26-7**, 29; **34:15-6**
 Transport Department estimates, 1989-1990, main, **13:9-13**, 18, 22, 24, 38
 Transport Department estimates, 1990-1991, main, **34:5**, 12-7, 22
 Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), **1:28-34**, 37-40; **2:5-8**, 31-4, 37-42, 52, 54-5, 61-5, 80, 83; **3:6-8**, 10-3; **4:11-3**, 36-40; **6:10-3**; **7:9-11**, 24-8, 41, 55-60, 66-9, 72-3; **9:13**, 16-9, 29-32; **10:22-5**, 58-61, 64-5; **11:13-28**, 31-3, 36, 38, 41-2, 46-8, 51, 53-5, 57-8, 60, 62-4, 67-9, 71, 74-8, 80-3, 85-6, 88-9, 92-3, 95, 97; **12:19**, 22, 24-37, 39, 42, 45-50, 52, 54-5, 57-63, 65
 Transportation policy, **13:9**
 VIA Rail Canada Inc., **3:6**; **13:9-13**; **14:22-3**, 25-7; **17:6**, 9, 12
 Passenger service cutbacks, Committee study, **18:4-8**, 10, 34, 38, 48; **19:11-7**, 38, 73-8, 96-100, 111; **20:14-7**, 19; **21:6**, 26-7, 29-30, 32-7, 39-44, 56, 63; **26:15-7**, 34-5, 42, 46, 49, 51-4; **27:8-9**; **28:39-40**, 60

Toronto-Havelock Passenger Line Association *see* Organizations appearing**Toronto, Ont.** *see* Airports—Lester B. Pearson International; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service, Southwestern Ontario—Passenger service cutbacks**Tourism** *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks—Tour service; Welland Canal**Trade**

- Soviet Union, **47:16**
See also Countervailing duties; Grain transportation—At and East rail rate, General Agreement on Tariffs and Trade

Trans-Canada Highway

- Construction, federal-provincial cost-sharing, **47:9**

Transport Committee *see* Committee**Transport Department**

- Benjamin remarks, **28:47**, 77
 Estimates, 1989-1990, main, **13:4-39**; **16:4-46**
 Estimates, 1990-1991, main, **34:5-45**; **37:4-18**
 Expenditures, **13:5-6**
 Staff, **24:29-30**
See also Canadian Aviation Safety Board; Magdalen Islands; Organizations appearing; Royal Commission on Transportation; Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2)—References; Transportation policy; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service

Transport Minister *see* Transportation Accident Investigation Board—Investigations

Transport Route Canada Inc. *see* CN Route—Privatization

Transport 2000 Canada

Funding, Corporate and Consumer Affairs Department withdrawal, 20:11

See also Organizations appearing; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service

Transportation

Intermodal, 34:17-8

Jurisdiction, 47:8

Private sector, role, 47:9-10

Safety

Deregulation, effect, 39:17

Working conditions, relationship, 39:7-8, 10-2, 16-7

See also Air transport; Drug and alcohol abuse; Transportation Accident Investigation Board—Investigations; Trucking industry

See also Regional development

Transportation Accident Investigation Board

Appeal process, 8:33, 39-40

Bobbitt, N., position, 3:9-10

See also Transportation Accident Investigation Board—Chairman, Powers

By-laws, 9:40; 11:81-9

Canadian Maritime Law Association position, 7:47-50

Canadian Shipowners Association support, 6:7

See also Transportation Accident Investigation Board—Chairman

Chairman, 1:53

Aerospace Industries Association of Canada position, 5:41

Canadian Maritime Law Association position, 6:15

Powers, 2:14-5, 17-9, 37-9, 53-5; 3:62, 78, 96-7, 101-2; 6:46, 79, 92-3; 7:25-7; 8:23; 9:9, 11-4; 11:64-5

Bobbitt, N., position, 3:9-10, 27-9, 31-4, 53

Deschênes, B., remarks, 2:59, 62-3, 67

Sopinka, J., recommendations, 1:33, 41-2; 2:8, 16-7, 61-2; 7:19-20, 59-60; 11:59-60

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:19-20, 53-6

Public statements, sole responsibility, 6:62, 65, 68-9; 11:62

Qualifications, 4:35; 6:81-2; 7:47; 11:63

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:58-9

Thorneycroft, K., availability, 2:35, 53

Title, "chairperson", 11:15-6, 59-65

Vice-chairman, 11:63-5

Compliance, protection, 8:32

Conflict of interest, 2:57, 78-80; 3:28

Costs, 4:46-8

Day-to-day operations, not covered by legislation, 9:9-10

Facilities, 3:35-6

Implementation, 1:55-6; 3:43-4; 7:15, 24-5, 35, 37-9, 45-6

Incidents

Criteria, 2:24; 6:29, 35-6

"Occurrence", 1:56-7; 11:66-7, 69-71; 12:36

Reporting, 1:35, 47, 63-4; 2:24, 50; 4:9; 12:21-2

Transportation Accident Investigation Board—Cont.

Incidents—Cont.

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:42-3; 11:68-9

See also Railways—Accidents/incidents, Definition

Independence, United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:29-30

Inquiries, public, 1:34; 6:30, 41-3; 7:49; 9:25

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:57-8

Investigations

Communications record, definition, 12:53-4, 63

Coroner and police co-operation, 1:33-4; 2:25, 29

Directors of investigation, 2:58-9; 3:9, 11-2, 18-9, 55-6, 71-2, 87; 6:79, 83-4, 93; 7:21; 8:21; 11:90-1

Disruption of transportation services, minimizing, 12:23

Employee statements, confidentiality, 12:25-35

Foreign accidents, United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:54, 59-60

Initiating, 1:67-8; 2:80-1; 4:8; 7:32, 35-7; 11:65-71; 12:35-8

Interested-parties, 1:49-50; 2:30-1, 82; 3:21, 34-5, 88, 94-5; 5:37-8; 8:31; 11:38-9, 72-5

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:17-9

Interrogations, observers, 1:50-1

Legal counsel or union representation, rights, 8:33, 38

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:50-1, 57-8

Members' powers, 1:32; 2:58, 67-8; 3:9, 12-3, 18-21, 53; 4:18; 5:20-1; 6:7, 18; 7:21, 27-9, 41, 48; 9:5, 32-3

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:20-1

Notice, 4:9; 8:32; 12:38-9

Observers, 4:35-6, 39-40, 48; 5:15-6; 6:62; 7:22, 41-3, 49; 8:21, 23-4, 32; 12:40-1

Parallel investigations, 6:8-9, 21-2, 46; 9:7-8

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:62-3

See also Marine transport

Patient-doctor confidentiality, 1:53, 71; 5:24-5, 27-8; 12:23-5

See also Transportation Accident Investigation Board—Investigators, Drug-testing powers

Privileged communications, 6:93; 7:23, 50; 9:33-5, 39; 12:55

Probable-cause statements, United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:48-9

Process, 2:74-5; 3:29-30

Re-opening, 12:50-3

"Safety" element, including, 1:29, 57-8, 71-2; 2:25, 30, 36-7, 57, 70-2, 84-5; 6:19, 33-4, 48, 61, 71; 7:21, 35-7, 50; 8:22, 25-7; 9:8, 11; 11:66, 68

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:15-6, 22-5

Transport Minister, observer status, 1:34, 42-3, 48-9; 2:19-20; 4:33-4; 6:7, 27-8; 7:22, 41; 12:39-40

Wages, lost, compensation, 8:33, 38-9

Workload, 2:47-8, 75-6

Investigators

Chairman powers, 1:31-2, 48; 2:74

Company investigators, interference, 7:8

Cross-examination, 4:9, 11-3, 15, 22-5, 28, 34-5, 37-40; 7:9-11, 50; 8:32; 12:55

Transportation Accident Investigation Board—Cont.**Investigators—Cont.**

Drug and alcohol testing powers, 1:34, 52-3; 4:6, 19; 5:25-6; 6:19-21, 77-8; 8:21, 24-5

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:25-9

Medical examination powers, 8:32

Members powers *re* hiring/firing, 9:12-3

Qualifications, 2:69-70; 4:5-6; 7:69-70

Reports, review, 7:47

See also Transportation Accident Investigation Board—Recommendations

Jurisdiction, 9:5-6; 10:11-4; 47:9

CP Rail position, 4:30-3, 43-4

Government departments and agencies, relationship, 1:33; 2:28-9; 4:32-3; 6:46, 51; 8:31

National Defence Department exempt, 1:33, 51-2, 61-2; 2:29, 53-4; 9:27, 36

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:43-4

Provinces, shared jurisdiction, 1:45-6; 8:28-30; 9:6; 11:39-40

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:44-8; 11:40

United States, National Transportation Safety Board, co-operation, etc., 7:65; 10:16-7, 62-3

See also Boating accidents; Bus accidents; Commodity pipelines; Marine transport; Oil and gas drilling accidents; Railways—Accidents/incidents; School bus accidents; Sport parachuting/hang-gliding accidents; Trucking industry—Accidents

Legal proceedings, evidence/affidavits, 6:92-3, 95-8; 7:23, 50; 9:24, 35

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:29

Legislation

Canadian Aviation Safety Board, affecting, 1:41

Previous bills, 1:39; 2:57

See also Transportation Accident Investigation Board—Day-to-day operations; Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2)

Meetings

Minutes, publication, 11:91

Obligation to call, 1:33

Members

Additional/temporary members, 1:66-9; 2:48-9, 72-3; 3:99-101; 4:49-50; 6:7-8, 13, 39-40, 82-3, 94-5; 7:74; 9:20-1; 11:46, 56

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:35

"Collectively knowledgeable", 1:31, 39-40; 2:6-8, 16, 19, 25-7; 6:8, 30, 61-2, 91; 7:20, 47, 59-60; 9:21-3; 11:49

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:34-5

Collegiality, United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:6, 10-1, 20-1

Consultations *re* appointments, 4:45-6, 49

Delegation powers, 7:50

Deschênes, B., recommendations, 1:31, 40

Dissenting opinions, 2:6-8, 27-8, 81; 3:28, 99; 5:50; 6:62; 9:23; 11:49, 62-3

Dispute settlement mechanism, 2:42-4, 68-9; 6:65-6

Transportation Accident Investigation Board—Cont.**Members—Cont.****Dissenting opinions—Cont.**

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:21-2, 60-2

Independence, 1:49-50; 3:9, 25-6, 30-1; 5:48-9; 6:36

Notice of nomination, 4:46

Number, 6:30, 65, 78, 80-2, 94-5; 7:21, 27-9, 47, 56, 74; 8:21; 9:10-1, 15-6; 11:43-56

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 1:30-1, 68; 10:6, 10, 16; 11:44, 47-8

Quorum, 1:51; 3:109-10; 4:8, 25; 6:8, 18-9, 30, 78; 7:29, 48, 60-1; 8:21, 23; 9:15-6; 11:92-8

Reappointment, 11:58-9

Salaries, 2:51-2; 7:40-1; 11:47-8, 50-2

Selection, 1:43-5; 2:73-4, 82-3; 3:17-8, 49-50; 4:10-1, 25-6, 35, 44-6; 5:44, 48-9; 6:8, 15-6, 18-9, 37, 45, 61, 78-9, 89-91; 7:21, 32-3, 47, 55-6, 61-2, 74-5; 9:10, 14; 11:37; 34:20

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:6-11, 21

Single director for each mode of transportation, 1:38-40

Sopinka, J., recommendations, 1:30

Term, 3:91-2, 110; 7:40, 47-8; 9:40-1; 11:57-9

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:6

Women, including, 1:47

See also Transportation Accident Investigation Board—Investigations—Investigators

Multi-modal structure, 1:38-40; 2:6, 52-3, 72-3, 83-4; 3:13-4, 31, 68-9, 87-9, 97-100; 4:10, 19; 6:64, 69, 80-2; 9:5

Airline industry model, 4:32

Canadian Air Line Pilots Association position, 7:21, 24, 26-7, 41

Canadian Shipowners Association position, 6:6-7, 24-5

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:56-7

Name, changing, 11:41-2

Offices, location, 2:21

Other countries, comparison, 3:68

Policy

Consultations, 4:35

Publication, 11:90

Proceedings, publication, 4:8

Recommendations, 1:46-7, 71-2; 2:64-5; 3:53-4; 7:29-30, 73-4

Investigator powers, 7:65

Regulations, 5:26-7; 6:11-2, 24-5, 81; 11:79-81

Publication, 4:9, 36; 12:63

Reports

Completion, speeding-up, 2:29-30

Draft/interim reports, 1:34-5, 42-3, 50, 53-5; 3:19-20; 4:9, 36, 42-3; 5:4-13, 17-25, 28-30, 35-6, 38-9, 46-50; 6:22-3, 26-7, 31-40, 42-3, 46-7, 54-5, 62-3, 66-9, 71-6, 84-9, 92; 7:22, 43-4, 45, 64-71; 8:21-2, 24, 39; 9:6-7, 19-20, 23-5, 27-32, 35-7; 12:41-50

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 6:37; 10:30-4

Interested parties, 9:7, 19-20, 28-9; 12:48-50

Minority reports, 12:46

Other countries, comparison, 9:25-6

Publication, 2:60-1; 7:49; 12:43-6

Reply, 6:26, 91; 7:49-50, 63

Transportation Accident Investigation Board—Cont.**Reports—Cont.**

Tabling, designating minister responsible, 1:35; 2:20-1, 79-80; 3:20, 97, 102; 4:29-30, 34-5, 50; 5:13, 16-7, 35, 42, 48-9; 6:7, 13-5, 23-4, 36-7, 46, 62, 66, 80, 92; 7:27, 62-3; 8:20, 23; 9:8, 11, 26; 11:35-6; 12:17-20, 42-3

Witnesses' statements, privileged, 3:19

Review staff, hiring, 12:64

Role, 6:46

Tribunal function, 2:57-8, 74; 4:19-20

Staff, 1:60-1; 5:35

United States, National Transportation Safety Board, comparison, 10:41-2

See also Commodity pipelines; Railways—
Accidents/incidents

Vice-chairman, 3:102-3

See also Hazardous products; Oil spills

**Transportation Accident Investigation Board Act(Bill C-2)—
Minister of Transport**

Consideration, 1:26-73; 2:5-85; 3:5-113; 4:4-51; 5:4-51; 6:5-97; 7:4-77; 8:5-40; 9:4-42; 10:3-65; 11:11-98; 12:17-65; as amended, 12:64, carried, 16; report to House with amdt., 12:64, agreed to, 16

Clause 1, 11:14, stood, 4; as amended, 12:64, carried, 16
Amdt., 12:16, agreed to

Clause 2, as amended, 11:41, carried, 5

Amdt. (Angus), 11:14-5, negated on division, 4

Amdt. (Angus), 11:15-6, agreed to, 4

Amdt. (Angus), 11:16-23, agreed to, 4

Amdt. (Pronovost), 11:35-6, agreed to, 5

Amdt. to amdt. (Fontana), 11:35-6, withdrawn, 5

Amdt. (Angus), 11:37-8, out of order, 5

Amdt. (Angus), 11:38-9, out of order, 5

Clause 3, 11:41, carried, 6

Amdt. (Malone), 11:39-41, out of order, 5-6

Clause 4, as amended, 11:59, carried, 7

Amdt. (Fontana), 11:41-2, withdrawn, 6

Amdt. (Pronovost), 11:42, agreed to, 6

Amdt. (Pronovost), 11:42-54, out of order, 6

Amdt. (Tobin), 11:54-6, negated on casting vote of
Chairman, 6

Amdt. (Angus), 11:56-7, out of order, 6-7

Amdt. (Venne), 11:57, agreed to, 7

Amdt. (Tobin), 11:57-9, agreed to, 7

Clause 5, 11:65, carried, 7

Amdt. (Angus), 11:59-65, negated on division, 7

Clause 6, 11:65, carried, 7

Clause 7, as amended, 11:71, carried, 8

Amdt. (Malone), 11:65-71, agreed to on division, 7-8

Clause 8, as amended, 11:91, carried, 10

Amdt. (Angus), 11:72-3, withdrawn, 8

Amdt. (Angus), 11:73-6, agreed to, 8

Amdt. (Venne), 11:78, agreed to, 8

Amdt. (Venne), 11:79-81, agreed to, 8-9

Amdt. (Pronovost), 11:81, agreed to, 9

Amdt. (Keyes), 11:81-2, 89, withdrawn, 9

Amdt. to amdt. (Angus), 11:82-9, withdrawn, 9

Amdt. (Atkinson), 11:90, agreed to, 9

Amdt. (Angus), 11:90-1, negated on division, 9

Amdt. (Angus), 11:91, negated on division, 9

Clause 9, 11:91, carried, 10

Transportation Accident Investigation Board...—Cont.

Clause 10, as amended, 11:92, carried, 10

Amdt. (Venne), 11:91, agreed to, 10

Amdt. (Pronovost), 11:92, agreed to, 10

Amdt. (Angus), 11:92, negated on division, 10

Clause 11, 11:92, carried, 10

Clause 12, as amended, 11:98, carried, 10

Amdt. (Comuzzi), 11:92-8, negated on division, 10

Amdt. (Pronovost), 11:98, agreed to, 10

Clause 13, 12:20, carried, 9

Amdt. (Angus), 12:17-20, negated on division, 9

Clauses 14 to 16, 12:20, carried severally, 9

Clause 17, as amended, 12:22, carried, 10

Amdt. (Pronovost), 12:21-2, agreed to, 9-10

Clause 18, 12:22, carried, 10

Clause 19, as amended, 12:35, carried, 10

Amdt. (Pronovost), 12:23, agreed to, 10

Amdt. (Wilbee), 12:23-5, agreed to, 10

Amdt. (Tobin), 12:25-34, withdrawn, 10

Amdt. (Tobin), 12:34-5, negated on division, 10

Clause 20, 12:35, carried, 10

Clause 21, 12:38, carried, 11

Amdt. (Malone), 12:35-8, withdrawn, 11

Clause 22, 12:38, carried, 11

Clause 23, 12:41, carried, 11

Amdt. (Keyes), 12:38-9, out of order, 11

Amdt. (Angus), 12:39-40, negated on division, 11

Amdt. (Fontana), 12:40-1, withdrawn, 11

Clause 24, as amended, 12:47, carried, 12

Amdt. (Angus), 12:41-2, negated on division, 11

Amdt. (Pronovost), 12:42, agreed to, 11

Amdt. (Pronovost), 12:42-3, agreed to, 11

Amdt. (Angus), 12:43-6, withdrawn, 12

Clause 25, as amended, 12:50, agreed to, 12

Amdt. (Atkinson), 12:48, agreed to, 12

Amdt. (Angus), 12:48-50, negated on division, 12

Clause 26, 12:12, carried

Amdt. (Angus), 12:50-3, negated on division, 12

Clauses 27 and 28, 12:12, carried severally

Clause 29, 12:62, carried, 14

Amdt. (Atkinson), 12:53-5, stood, 14; 12:62, withdrawn

Clause 30, as amended, 12:55, carried, 14

Amdt. (Pronovost), 12:55, agreed to, 14

Clause 31, 12:55, carried, 14

Clause 32, 12:62, carried, 14

Amdt. (Tobin), 12:55-62, negated on casting vote of
Chairman, 14

Clause 33, 12:14, carried

Clause 34, as amended, 12:63, carried, 15

Amdt. (Pronovost), 12:63, agreed to, 14-5

Clauses 35 to 39, 12:63, carried severally, 15

Clause 40, as amended, 12:63, carried, 15

Amdt. (Pronovost), 12:63, agreed to, 15

Clauses 41 to 57, 12:63, carried severally, 15

Clause 58, as amended, 12:63, carried, 15

Amdt. (Venne), 12:63, agreed to, 15

Clause 59, as amended, 12:63, carried, 15

Amdt. (Venne), 12:63, agreed to, 15

Clauses 60 to 62, 12:63, carried severally, 15

Clause 63, as amended, 12:64, carried, 16

Amdt. (Comuzzi), 12:63-4, agreed to, 15-6

Transportation Accident Investigation Board...—Cont.

Clause 64, 12:64, carried, 16

Schedule, 12:64, carried, 16

Title, as amended, 12:64, carried, 16

Amdt., 12:16, agreed to

Reprint, 12:64, agreed to, 16

References**Amendments**

Availability, 9:41

Translation, Angus remarks *re* Transport Department assistance, 11:34

Briefing session by Committee researcher, 1:27-36

Canadian Air Line Pilots Association position, 7:24-5, 35, 37-9, 45-6

Canadian Aviation Safety Board, consultation, 2:35

Canadian Business Aircraft Association, Inc., position, 8:20-2, 27-8

Canadian National Railways position, 4:5-9, 22-3

Canadian Railway Labour Association position, support, 8:31

Canadian Shipowners Association, consultation, 6:11

Drafting

French/English texts, 11:57, 74-7, 79-81; 12:22

Translation errors, 9:26-7; 11:77-8

National Energy Board position, 8:11, 17-8

National Transportation Agency position, 7:5

Timetable, delaying until ongoing investigations completed, 1:37-8; 8:30; 9:5, 9, 16-9

Title, word "safety" omitted, 1:29

Transport Department position/consultations, 4:23; 5:33-6

United Transportation Union position, 8:31-3

See also Orders of Reference; Reports to House—First

Transportation industry

Infrastructure, 13:36-7

Transportation policy

Bouchard, B., position, 13:7-9

Criteria, 13:27-9

Federation of Canadian Municipalities position, 21:7

Gosnell, T., remarks, 28:34-5

Manitoba Government position, 24:41

Pine Ridge Rail Passenger Task Force position, 26:49

Rural Dignity of Canada position, 23:46

Save VIA Rail Committee position, 21:26

Transport Department position, 24:6

Union des municipalités du Québec position, 21:63

See also Highways and roads; Royal Commission on Transportation

Trois-Rivières, Que. *see* Airports; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Trotter, Frank J. (Canadian Bus Association)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 43:68-73

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 23:4-22, 24-31, 33-9, 41-3

Trucking industry**Accidents**

Highway conditions, effect, 45:23-4; 46:45

Trucking industry—Cont.**Accidents—Cont.**

Transportation Accident Investigation Board jurisdiction, 1:30, 58-9, 64-6, 68-70; 2:51; 4:7-8, 15-6, 23, 25; 5:30

Vehicle weight, relationship, 44:41-3

Working conditions, effect, 39:9, 12

Brakes on extra sets of wheels, safety, 1:65-7

Canada-United States Free Trade Agreement, effect, 34:27-8

Drug and alcohol abuse

Education, 44:36

Employee assistance programs

Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers position, 44:29-33

Canadian Conference of Teamsters position, 45:21, 28

Canadian Trucking Association position, 44:38-9, 47-50

United States, comparison, 46:48-9

Levels, 44:40-1

Canadian Conference of Teamsters position, 45:18-20, 25-8

Working conditions, effect, 44:26-7, 30, 39; 45:20

Drug-testing

Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers position, 44:26, 29

Canadian Conference of Teamsters position, 45:16-7, 21

Canadian Trucking Association position, 44:34-8, 43-4, 46-7

Regulations, 44:35-6, 43

Standards, 44:44-5

United States, roadside tests, 46:46-7

Faulty equipment, inspection, 10:46-7

Jurisdiction, 44:34-5, 45-6; 47:8

Safety

National Safety Code regulations, implementation, 13:7; 44:39-40

Working conditions, relationship, 39:9, 12

See also CN Route; Hazardous products—Transportation; Magdalen Islands; Railways

Truro, N.S. *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks, Halifax

Turner, Michael (Transport Department)

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 13:28-9

UCOR *see* Unified Code of Operating Rules

Unemployment insurance *see* VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks

Unified Code of Operating Rules *see* Railways—Drug and alcohol abuse—Regulation

Union des municipalités du Québec *see* Municipalities; Organizations appearing; Royal Commission on Transportation; Transportation policy

United States

National Transportation Safety Board

Budget process, 10:51-3

United States—Cont.

National Transportation Safety Board—*Cont.*

Bureau of Accident Investigation, jurisdiction, 10:35

See also Boating accidents; Drug-testing; Highways and roads—Accidents; Marine transport—Casualty and accident investigation; Oil and gas pipelines; Organizations appearing; Railways—Accidents/incidents; Transportation Accident Investigation Board *passim*;

See also Air transport—Safety, Deregulation; Canadian National Railways—Competition—Cuba; Committee; Drug and alcohol abuse *passim*; Drug-testing; Gasoline—PCB and other contaminants; Grain transportation—At and East rail rate—United States-Soviet Union agreement; Marine Atlantic Inc.—Subsidy; Marine transport—Drug and alcohol abuse; Port of Halifax; Railways *passim*; Trucking industry—Drug and alcohol abuse, Employee assistance programs—Drug-tests

United States Air Line Pilots Association *see* Air transport—Drug-testing

United States Department of Transportation *see* Organizations appearing

United States Occupational Medical Association *see* Drug-testing

United Transportation Union *see* Coal; Organizations appearing; Railways—Drug and alcohol abuse—Drug-testing, Random testing; Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2)—References

User fees *see* St. Lawrence Seaway

Vaillancourt, Guy (Canadian Maritime Law Association)
Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 7:50-63

Val d'Or, Que. *see* Airports

Valdez, AK *see* Oil spills

Valleyfield, Que. *see* St. Lawrence Seaway

Van De Walle, Walter (PC—St. Albert)
References, *in camera* meeting, 28:20

Vancouver, B.C. *see* Airports; Port of Halifax

Venne, Pierrette (PC—Saint-Hubert)
Airports, 13:35; 16:28, 37
Government policy, Committee study, 36:24-8
Canadian Aviation Safety Board, 3:33; 7:44
Champion Bridge, 34:25
Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 35:25-6
Procedure and Committee business
Bills, 11:25, 31
Meetings, M., 11:31
Organization meeting, 1:9
Questioning of witnesses, 5:46
Votes in House, 11:11
References, *in camera* meetings, 10:3; 28:20; 35:4
Transport Department estimates, 1989-1990, main, 13:34-5; 16:27-8, 37
Transport Department estimates, 1990-1991, main, 34:25

Venne, Pierrette—Cont.

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:71-2; 3:33, 109-10; 4:22-3, 45-6; 5:23-4, 46; 7:44; 9:26-7; 11:11, 25, 31, 57, 74-80, 91; 12:63

VIA Rail Canada Inc., 13:34; 16:27-8

Annual report 1988, Committee study, 15:20-1

Passenger service cutbacks, Committee study, 28:51, 53

VIA Gaspesia Committee *see* Organizations appearing—Rural Dignity of Canada

VIA Rail Canada Inc.

Advertising, 25:15

Revenues from commercial ads, 25:13; 26:61

Annual report 1988, Committee study, 15:4-43

Background, viability, 14:32-4

Board of directors, composition, 18:20

Branch line abandonment, 15:7-8, 31-3; 16:15, 24-5

Business plan, 13:29-31; 15:4-5, 22-3, 31; 19:17-8, 59-60; 21:26; 26:7

Availability to Committee, 18:10-2, 20-2

Committee study proposal, 16:6, 9-11, 18-9

Implementation, Order in Council, 15:11, 41; 16:11-2, 19

Management, resignation if plan not approved, 15:19

Costs, 15:36-7; 17:7; 19:5; 20:27-8; 22:51-2

Amtrak, cost-recovery, comparison, 27:6, 16-8, 32; 28:24, 42

Atlantic provinces, 15:32

Calculation, 20:21-3; 22:10-1

Cost-recovery, 16:19; 18:26-8; 19:22-3, 43-8, 56-8; 20:9; 22:21-2, 50; 23:5-7, 26, 28-32, 34-5, 48-9; 24:40; 25:6-7, 11-2, 28-9; 26:48-9; 28:49, 64-5

Reduction, without affecting service, 20:5; 22:50-1, 61-2

Southwestern Ontario, 15:34, 39

See also VIA Rail Canada Inc.—High-speed rail passenger service

Customer services, 15:12-3; 16:27-8; 19:84; 21:82-3; 22:24-5, 34-5; 23:49-50, 57

Bus transport, comparison, 23:10-1, 36-8

Contracting-out proposal, 26:60-1

Sleeping requirements, reduction, 26:49, 54-5, 58

de Belleval, Denis, former president, 19:94-5; 22:58-9

Economic importance, 22:40

See also VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks
Employees

Amtrak, comparison, 27:20

On-train employees, 22:37-8; 25:15-6

Pay, distant-travel scale, 19:9, 31-2; 22:65

Pensions, 15:42

Reduction, 19:35-6, 92-3; 21:10, 20, 24, 74; 22:12-4, 16, 27-9, 36-8, 42, 65-7; 24:34-5, 44, 48-9; 26:39-40, 48-9, 57; 28:23-4, 28, 32-3, 36, 53, 69

Re-employment, 14:48; 20:52-3; 21:17

Seniority, elimination of home stations, 26:9-10, 16-8, 23-4
Severance pay, 13:34-5; 18:42-3; 19:9, 39-40, 85, 94-5; 20:51; 21:53-5; 22:14-6, 28, 64-5; 26:23-4, 29-30, 40, 48

Transfer to/from Canadian National Railways, homestead rights, 14:14-5; 19:100-1; 26:11-6, 18, 22-6

Union dues, 22:36-8, 67-8

See also VIA Rail Canada Inc.—Labour agreements—Safety, Crews

VIA Rail Canada Inc.—Cont.**Equipment**

- Amtrak, comparison, 22:24; 27:19, 22-3, 26-8; 28:24, 63
- Capital funding, 18:7-9; 19:8, 69, 86-7; 20:9, 26-7, 36-9, 48-9; 22:30, 41; 24:56-7; 25:15
- Federation of Canadian Municipalities position, 21:10
- Locomotives, 19:82; 26:41-2
- LRC cars, 15:14; 16:7; 22:41
- Maintenance centres, 19:8, 87; 20:9; 22:13, 33-4; 24:63; 26:11-5, 32-3; 27:23, 27
- New equipment, 19:21-2; 21:10, 61, 83; 22:9-11, 21, 23-4, 26-7, 32-3, 40-1, 65-6; 23:14, 50; 24:36-7, 40, 50-1, 68-9; 25:14-5; 26:10-1, 14, 31, 41, 48-9; 27:22-3; 28:58-9
- Provincial licensing, 19:89
- Refurbishing, cost, 13:24-5; 15:12, 19-20, 37-8; 16:33; 20:41; 21:45, 81; 22:21; 27:22-3
- Replacement parts, cost, 19:54-5; 23:63
- Surplus, sale, 19:13-4, 82-6; 21:18-9; 28:54-5, 70, 72, 74-5; 34:18-9
- Tracks, 22:41; 24:76
- Transconsortium bid, 20:52; 24:20-1; 26:55

Expenditures, 13:7; 14:35; 16:7-9, 16-8**Fares**

- Amtrak, comparison, 27:17-8, 32
- Bus transport, lobbying, comparison, 22:52; 23:12, 16-8, 22-3, 26, 33, 42
- Delagrave, P., red, white and blue fares, 22:22-3
- Federation of Canadian Municipalities position, 21:10, 49-51; 22:52-3; 28:50-1
- First class/regular fares, 26:57-8
- Flexibility, 22:11, 22-3, 41, 53; 25:14
- Increase, 19:58, 65-6; 21:59; 23:64; 25:12-3
- Monthly passes/"flash cards", 25:4-6
- Other modes of transportation, comparison, 23:53-4
- Save VIA Rail Committee position, 21:42
- See also VIA Rail Canada Inc.—Ridership

Free passes, 16:13-5; 18:18, 31-3; 19:33-4; 21:69**Amtrak, comparison, 27:27****Fuel, taxation, 19:80-1, 111; 28:48****Manitoba, 24:65-6, 72-3****Nova Scotia, 21:80****Government policy****Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers position, 22:16****"Designed to fail", accusation, 18:9-10; 20:52; 21:23, 41-2, 73, 80; 22:20, 41-2, 51, 60-1, 69-70; 23:35, 57-8, 65-6; 24:27; 26:10-1, 31-2, 51-2; 28:23, 28, 42, 47-8, 65-6****Federation of Canadian Municipalities position, 21:6-7, 9, 11****Nowlan position, 21:5; 26:27****Ontario Public Interest Research Group (Guelph University chapter) position, 26:40-1****"Use it or lose it" philosophy, 13:21; 15:28-9; 18:8-9; 21:7-8, 12-3, 19, 83; 22:8, 13, 21; 23:55; 25:5-6; 26:47, 49****Hanigan, Lawrence, appointment as Chairman, 20:30****Headquarters, western provinces, 24:40****High-speed rail passenger service, 13:12-3, 19-20; 19:7-8, 54; 24:19-20; 26:41****Amtrak, comparison, 27:26****Cost, 19:64; 20:42-50****France, comparison, 20:8, 18, 33-4, 42-3****VIA Rail Canada Inc.—Cont.****High-speed rail passenger service—Cont.****Japan, comparison, 20:17, 43****Manitoba Government position, 24:40, 47****National Association of Railroad Passengers position, 28:61-2****Track, suitability, 19:63-4****Labour agreements, 22:24-5, 31-3, 40-1, 58; 26:28****Amtrak, comparison, 27:19-20****Cost, 19:14-6; 20:10****Incidental work rule, 19:34-5****Re-negotiation, 19:8-9, 32; 20:9; 26:57****Lawless, Ron, President****Appointment, National Transportation Agency approval, 19:95****Role/conflict of interest allegations, 14:9-14, 25; 15:5-7, 22-3, 29, 40; 16:5-6; 18:22; 19:11-2, 39, 49-51, 93; 20:30-1; 22:55-6; 23:52; 24:76; 26:67; 28:55, 66-7****Legislation, 16:25-6; 20:9-10, 40-1; 21:26, 45, 60; 25:10, 20-1****Amtrak, comparison, 27:31-2****Lines****Amtrak operation, 22:27****Electrification, 20:34, 38; 24:38-40, 47-8, 51-2, 57, 64-5; 28:48****Amtrak, comparison, 27:21-2, 26-7****Management, 26:49****Amtrak, comparison, 27:28****Canadian Railway Labour Association, relationship, 26:27****Federation of Canadian Municipalities position, 21:9, 49****Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups position, 24:58-9, 76****Ratio, reducing, 20:9, 12, 25-6, 50-1; 22:32-3, 40, 57; 23:63, 65; 24:69; 26:58; 28:56-7****See also VIA Rail Canada Inc.—Business plan****Market share, 15:24-6, 33-4; 16:12-3, 17, 28-9; 21:71; 22:25, 36, 60; 23:46-7****Amtrak, comparison, 27:32-3****Atlantic provinces, 15:26-7, 34; 16:26-7; 21:80-3****Future projections, 27:25-6, 32-3****Noise problems, 13:34****Passenger service, 1:9****Amtrak, comparison, 27:16-7, 19, 28-9****Cancellations, 22:34-5****Committee hearings proposal, 17:4-8****Deadline, 17:7-8****Finance Committee, comparison, 17:10-1****Media coverage, Malone remarks, 17:7, 11****Travel, 17:8-16****Disabled and handicapped, 18:19-20; 23:37****Esquimalt to Nanaimo line, 21:7****Extra cars, providing, 19:55; 22:53-4****Freight trains, priority, 22:41; 28:25****Gaspé to Montreal line, 19:90-2; 23:45-8, 50-1, 61****Integration, inter-modal service, bus-on-rail, etc., 23:32-4; 26:50-1; 28:24-5, 28, 41, 43-4, 52****Mixed trains, 15:23-4, 40; 18:19; 19:72-3, 77, 81; 28:57-8, 72****Montreal to Quebec City, north shore route, 18:16-8;****19:32-3; 22:19-20; 28:31****Municipalities, role, 28:42****Newfoundland, termination, 14:6**

VIA Rail Canada Inc.—Cont.**Passenger service—Cont.**

- Privatization, 13:20-1; 17:7; 18:9-10, 17, 19; 19:83, 88-91; 21:15, 48, 79; 22:19-20; 26:55, 60-1; 28:41, 46, 60-1
 - Quebec City to Windsor corridor, 19:56-8; 21:8; 22:20; 24:57; 26:59; 28:21-60
 - Regional service, 18:15-6; 20:28; 23:44
 - Rocky Mountain dayliner, privatization, H. Horner involvement, etc., 14:22-7; 15:14-8; 19:26-7, 66; 26:60; 28:70-1, 73-6; 37:16-7
 - Rural Canada, importance, 23:43-4
 - Senior citizens, health care transportation, etc., 18:19-20; 23:44-6, 48; 26:43, 45
 - Senneterre to Montreal line, 13:18; 18:38-9; 19:71-2
 - Southwestern Ontario, early-morning service to Toronto, 19:58-9, 84-5; 28:34, 43
 - The Pas to Churchill, 19:23-5
 - Train size, 10-car limit, 19:82
 - Transport Department strategy, 24:28-9
 - Transport 2000 Canada opinion poll, 13:12
- Passenger service cutbacks, 47:7**
- Amtrak, comparison/reaction, 18:27; 20:16, 50-3; 24:60-1; 27:32; 28:62-4
 - Atlantic provinces, 18:46-7; 21:7, 43
 - Brantford, Ont., affecting, 18:12-3; 21:42
 - British Columbia, 21:46
 - Bus transport, comparison, 21:80-2; 23:35-6, 38, 57, 61-2; 24:10-1, 17-8
 - Canada Post Corporation, comparison, 21:10-1; 23:51
 - Canadian Bus Association position, 23:4-5
 - Canadian Railway Labour Association position, 21:45; 26:4-8
 - Cape Breton Island, affecting, 21:14, 22-6
 - Committee hearings, effectiveness, 18:34-5
 - Committee study, 18:4-48; 19:5-111; 20:4-53; 21:5-86; 22:5-70; 23:4-67; 24:4-77; 25:4-29; 26:4-61; 27:4-33; 28:21-77
 - Government response, 34:29
 - In camera* meeting, 28:19-20
 - Commuter transportation, affecting, 26:38-9
 - See also VIA Rail Canada Inc.—Passenger service cutbacks, Toronto
 - Confederation spirit, abrogation, 21:75
 - Consultations/public hearings, 20:5, 9-10; 21:7, 30-40, 64-5, 71; 22:13, 24-5, 48-9, 57-8, 62-4, 67-8; 23:47, 51-2, 64-5; 24:34, 40, 42; 26:48; 28:22-3, 29-30, 55-6
 - Deadline, Jan. 15/90, 19:68-9
 - Decision-making process, 18:10-2, 20-3, 33-4; 21:8, 13, 29-30, 57, 59-60; 22:57; 24:20; 37:16
 - Deficit, relationship, 20:31-2, 41-2; 21:7, 9, 14-8, 25, 43-4, 46-7, 52-5; 22:61; 23:48, 60-2; 24:34, 56; 26:26-7, 30-2; 28:23, 48-9, 51-3, 57-9
 - Economic impact, 21:9, 57-9, 61, 63-4, 74; 23:50-1, 65; 26:44; 28:22, 32-3, 36
 - Edmonton to Calgary dayliner, 20:35-6
 - Employment, affecting, 18:23-4
 - Environmental impact, 18:35-8; 19:7, 18; 20:6-7, 11-2, 37; 21:7-9, 25, 45-6; 22:6-8, 11-2, 16-7, 31, 36-7; 23:9; 24:4-19, 25-7, 30-3, 38-9, 57, 63-4; 25:7-8; 26:7, 26, 35-8, 41-3, 45-6, 53; 28:52, 54
 - Federation of Canadian Municipalities position, 21:6; 28:29
 - Finance Department study, 18:28-30; 21:46; 28:47

VIA Rail Canada Inc.—Cont.**Passenger service cutbacks—Cont.**

- Freight service, affecting, 17:11-2; 18:47-8; 21:24-5, 47-8, 74; 22:55-6; 23:59-60, 63-4
- Halifax-Truro-Sydney line, 19:43-8; 21:74-5, 77-9, 82
- Health care, relationship, 26:45; 28:41
- Lavalin Industries Inc., Bangkok transit project, government loans, comparison, 21:10
- Liberal Party position, 22:18-9, 45
- London, Ont., affecting, 28:34-5
- Long-distance travel, bus transport, comparison, 23:11-2
- Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups position, 24:66-7
- Manitoba Government position, 24:33-41
- Montreal, Que., affecting, 28:32-3
- Moratorium proposal, 20:5, 9, 25, 41; 21:7, 11, 15, 18, 29, 46, 55, 68, 75, 79-80, 82-5; 22:39, 42-7, 56-7, 62-3; 23:46; 24:34, 36, 39-40, 44, 49-50, 56, 60, 67-8; 25:20, 22-4; 26:41, 53-4; 28:22-3, 31, 40, 43, 46, 50-5
- Mulroney remarks, 21:14, 52; 22:15, 20; 26:40-2
- Municipalities, affecting, 28:22-3
- Network/route structure, affecting, 18:26-7; 19:16-20; 20:14-6; 26:8-9; 27:5; 28:29
- New Brunswick, affecting, 21:13-4, 19-21, 44, 47
- Northumberland County, Ont., affecting, 26:43-5
- Nova Scotia Government position, 21:72-5, 85
- Ontario Government position, 25:9; 28:43
- Opposition, 26:4
- Order-in-Council, 26:9-10, 16, 18-22, 27-8, 40-1
- Other countries, comparison, 18:44-6; 28:27, 46
- Other modes of transportation, affecting, 18:36-7, 47; 20:37; 21:9, 11, 20, 14, 44, 46-7, 62-3; 22:6; 24:5-6, 13-5, 17-8, 25-8, 32-3, 35, 56-7, 64-5; 25:7-8; 26:36-9, 45-7; 28:23, 34-6, 53-4, 59
- Ottawa, Ont., affecting, 28:36-8
- Political influence, allegations, 21:51-2, 55; 22:20-1, 41, 68-9
- Progressive Conservative Party task force position, 18:30-1; 22:18, 45; 24:59-60; 26:4-6; 28:58
- Provinces, consultations/position, 18:39; 28:40
- Quebec, 18:39; 21:22, 66-7; 22:43-7, 59; 34:29-31
- Quebec City, affecting, 28:30-1
- Québec-Windsor Corridor Mayors position, 28:26-9
- Regional considerations, 18:40; 20:34-5; 21:58, 60-4, 72-5; 26:39
- Re-opening of cancelled routes, 34:19-20
- Review of Passenger Rail Transportation in Canada*, 18:6-7, 13-5, 22-3; 19:65
- Rural Dignity Canada position, 23:46-7
- Save VIA Rail Committee position, 21:25-6
- Small communities, affecting, 26:58-9
- Social consequences, 26:38
- Studies, 18:33-4; 19:27, 111; 20:5, 9; 21:26
- Toronto, Ont., affecting, 28:35-6
- Toronto to Havelock commuter line, 25:4-20, 23-9
- GO Transit takeover, 25:9, 17-20, 28
- See also VIA Rail Canada Inc.—Ridership
- Tourism, affecting, 19:7
- Transcontinental service, northern/southern route, 19:41-3, 51-2, 64-5; 20:8, 20, 27; 22:19-20, 26; 23:34; 24:35, 49-50, 70-2; 28:60, 64, 68-75
- Trois-Rivières, Que., affecting, 28:31-2

VIA Rail Canada Inc.—Cont.Passenger service cutbacks—*Cont.*Unemployment insurance, affecting, **24:56**VIA Rail Canada Inc. position, **19:36-8, 41**Windsor, Ont., affecting, **28:33-4**Profitability, **14:15-6, 35-6; 15:29-31; 19:56-8, 64; 20:19-20; 21:15, 59-60; 23:48; 28:28**Amtrak, comparison, **27:12-4**Bus transport, comparison, **23:16, 36**Other countries, comparison, **21:25**

Properties

Abandoned, reverting to Crown, **26:48**Value, **15:42**Public opinion, **22:5-6**Amtrak, comparison, **27:30-1**Remote lines, continuation, **13:7, 16-9; 15:10-1; 19:5-6, 90-2; 23:51; 28:72**Abandonment, **34:22**Alternate access, cost, **19:6**Amtrak, comparison, **28:65-6**Bouchard, B., position, **24:42**Budget, separate, **20:47; 21:42-3; 22:29-30, 49; 24:25, 73-4**Bus transport, comparison, **23:12-4**Capreol to Winnipeg, effect on cottagers in Northwestern Ontario, **19:29-31, 51-2, 60-2, 69-71, 73, 84; 21:43; 22:37; 24:36-7, 42-3, 50, 52-4, 69-71; 28:73**Cochrane to Senneterre, **18:18-9**Cost, **15:11-2, 40-1; 16:20, 30-1; 19:38-9, 55-6, 73-9; 20:16-20; 24:22-3**Definition, **19:6, 27-9; 24:24**Manitoba, Winnipeg to Churchill, **24:34-6, 40-2, 45-7, 51-2; 28:72**Order in Council, **24:21-2**Population, **19:78-9**Review, **24:22-5**VIA Rail Canada Inc. position, **19:72**Renationalization under Canadian National Railways, **19:93-4; 22:24-5, 60**Revenues, **20:9-10; 22:9**Ridership, **16:12-3; 18:24-5, 32; 22:5, 9, 11, 26, 58-9, 65**Air travel, comparison, **20:20-1**Amtrak, comparison, **27:14-5, 30; 28:24**Bus transport, comparison, **23:5, 9-10, 19-24**Fares, effect, **15:39-40; 20:24; 23:18, 20-2**Gaspé region, **15:43**Northumberland County, Ont., **26:44, 46, 52-3**Nova Scotia, **21:73-4, 78-9, 83**Population densities, other countries, comparison, **20:7-8, 32-4, 36-7; 23:49**Senior citizens, **19:73; 20:28**Southwestern Ontario, **15:35-6**Statistics, **13:21-3; 18:10, 41; 20:12-6, 35, 39-40; 21:10; 28:25, 28, 33, 36-7**Subsidy per passenger, **20:6, 13, 43-4; 25:29**Toronto to Havelock commuter line, **25:5-6, 9, 11-2, 25-9**Voyageur Colonial Ltd. bus strike, effect, **15:13; 20:14**Western provinces, **24:37-8, 50-1, 54, 68**Women, **20:28**Role, **15:9, 18-9, 28-9; 21:20-1**Amtrak, comparison, **27:16-7, 28-9****VIA Rail Canada Inc.—Cont.**Safety, **22:11; 24:39, 58**Crews, double-shifting, effect, **26:28-9**Schedules, **14:10-1; 22:51; 24:19-20**Bus transport, comparison, **23:5-6, 28-32**Commuters, lack of early morning service, effect, **26:45-6, 49-50, 52**Europe, comparison, **23:49**Other modes of transportation, co-ordination, **27:23**Three-day-a-week service, **20:23-5; 21:13, 19, 40-2; 23:47-8, 52-3, 55-8, 62-3, 66; 26:33**Services, purchase from CN and CP, R-6313 Costing Order, **14:16; 15:20-2, 42; 16:8; 19:10-1, 27, 46, 49-51; 20:48; 22:9, 40; 23:7, 14-5, 19; 24:40, 56; 26:47-8, 50-1, 57**Amtrak, comparison, **27:6-9; 28:67**Distribution, percentages, **19:52-3, 87-8**Freight operations, VIA Rail Canada Inc. priority, **19:101-2**
See also Canadian National Railways—Revenues

Stations

Abandoned, **19:52-3, 87-8**Multimodal, Amtrak, comparison, etc., **27:20-1; 28:32**Ottawa, Ont., conditions, Union Station, comparison, **20:52; 28:37-8**Ownership, transfer to municipalities, **26:49, 55-6**Renovation, **23:50**Winnipeg, Man., The Forks development, **24:61-3, 75**Subsidization, cutbacks, **13:7, 9-12, 19, 22-3, 36-7; 16:33-4; 18:9-10, 24-5; 19:53-4; 21:68-70, 81-2; 28:26, 65; 37:16**Amtrak system, comparison, **18:25; 27:6, 12-3, 19, 29-30; 28:38-9**Australia, comparison, **18:26**Bus transport, comparison, **23:5, 7-9, 12, 15-9, 24-8**Central Western Railway, comparison, **18:26**Committee study proposal, **3:56, 72-7, 111-3**Cross-subsidization, **21:48**Domm position, **25:22-3**Europe, comparison, **20:26; 28:48-9**Highway and road traffic, affecting, **13:36-7**Icebreaker, Polar 8 class, expenditures, comparison, **13:37-8**Manitoba Government position, **24:39**Municipalities, involvement, **28:32-3**Other countries, comparison, **28:57**Other modes of transportation, affecting, **15:9-10; 16:17-8, 29-30**Other modes of transportation, comparison, **18:24, 26, 40-1, 43-4; 21:65; 22:8-10, 30-1, 39-40; 23:7-9, 48; 24:58-9; 28:28, 41**Petitions, **13:13**Provincial participation, **24:43-4**Regional distribution, **18:44**Slush fund, **19:20-1**Studies, **13:14-8**Tax, special, proposal, **24:75-6; 26:31-2**Tour service, **24:56, 58, 63; 28:33-4, 37, 42-3**Amtrak, comparison, **27:18-9, 23-4**Bus transport, comparison, **23:41-2**Manitoba Government position, **24:35, 41, 50**Privatization/cancellation, **19:67-8, 91-2; 20:24; 21:10, 16, 18, 24, 54, 61; 22:21; 26:40**Rail Travel Centre position, **28:67-77**

VIA Rail Canada Inc.—Cont.

Tour service—*Cont.*

Ski tours, Quebec, 21:68

See also Committee—Information; Commuter transportation; Organizations appearing; Railways—Drug and alcohol abuse—Drug-testing; Reports to House—Second

Vice-Chairman see Chairman, rulings and statements

Volpe, Joseph (L—Eglinton—Lawrence)

Air transport, 1:10

Procedure and Committee business, organization meeting, 1:10-1

St. Lawrence Seaway, 1:10-1

Voyageur Colonial Ltd. see VIA Rail Canada Inc.—Ridership

Vuillemot, Peter (Atlantic Provinces Transportation Commission)

Railway Act (amdt.—grain and flour subsidies)(Bill C-26)(subject matter), 31:19-20, 30

Walker, David (L—Winnipeg North Centre)

Canadian Aviation Safety Board, 3:48-9

Railbus, 24:41-2

Transport Department estimates, 1990-1991, main, 37:16-8

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:35; 2:25-8; 3:48-51, 84; 4:44-5

VIA Rail Canada Inc., 37:16-8

Passenger service cutbacks, Committee study, 19:49-53; 24:41-4, 54, 60-3

Wallace, Jim (Manitoba Government)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 24:48, 53

Warrick, Ed (Transport Department)

Airports, government policy, Committee study, 36:8-9, 11, 14, 17

Wayne, Elsie (Save VIA Rail Committee)

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 21:11-6, 18-9, 21, 27-35, 37-9, 41-3, 46-8, 54-5

Weaver, Darrell (Marine Atlantic Inc.)

Marine Atlantic Inc., annual report 1988, Committee study, 30:14, 22

Welland Canal

Rehabilitation program, 13:38; 32:6, 28

Tourism, 13:39

Western Grain Transportation Act see Canadian National Railways—Revenues

Western provinces see VIA Rail Canada Inc.—Headquarters—Ridership

White, Brian (PC—Dauphin—Swan River)

References, *in camera* meeting, 31:3

Wightman, Dave (Transport Department)

Transport Department estimates, 1990-1991, main, 34:32-3

Wilbee, Stan (PC—Delta)

Bus accidents, 2:81-2

Canadian Aviation Safety Board, 3:27

Wilbee, Stan—Cont.

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 44:54-6, 65

Drug-testing, 44:54-5

Gasoline, PCB and other contaminants, imports from United States, Committee study, 9:54

Harbours, wharves and breakwaters, 13:28-9

Hazardous products, 1:52

Oil and gas pipelines, 8:12

Oil spills, 1:52

Procedure and Committee business, organization meeting, 1:9, 13

References, *in camera* meeting, 10:3

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 13:27-9

Transportation Accident Investigation Board Act (Bill C-2), 1:52-3, 67-8; 2:24-5, 80-2; 3:27-8, 101-2; 5:24-5; 7:32-3; 8:11-2; 10:25-9; 11:84; 12:23, 25-6, 28, 49, 61-2

Transportation policy, 13:27-8

VIA Rail Canada Inc., passenger service cutbacks, Committee study, 24:52-3; 27:25-6

Wilcott, Linda (Canadian Labour Congress)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 39:12-5, 17, 19

William M. Mercer Limited see Organizations appearing

Wilson, Chris (Transport Department)

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 13:32-3

Wilson, Gary (Canadian Association of Professional Radio Operators)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 42:4-20

Windsor, Ont. see High-speed trains; VIA Rail Canada Inc.—Passenger service, Quebec City—Passenger service cutbacks

Winnipeg, Man. see VIA Rail Canada Inc.—Remote routes—Stations

Witnesses see Organizations appearing and *individual witnesses by surname*

Women see Drug and alcohol abuse; Marine Atlantic Inc.—Board of directors; Transportation Accident Investigation Board—Members; VIA Rail Canada Inc.—Ridership

Wood, Bob (L—Nipissing)

Canadian National Railways annual report 1988, Committee study, 14:39-42

Transport Department estimates, 1989-1990, main, 16:23-4

VIA Rail Canada Inc., 16:24

Annual report 1988, 15:22-4

Worthy, Dave (PC—Cariboo—Chilcotin)

References, *in camera* meeting, 28:20

Yalden, Maxwell (Canadian Human Rights Commission)

Drug and alcohol abuse, document, *Strategy on Substance Use in Safety-sensitive Positions in Canadian Transportation*, Committee study, 43:5-22

- Wilbee, Stan—Suite**
Ports, 13:28-9
Transport par autobus, 2:81-2
Transports, budget principal 1989-1990, 13:27-9
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 24:52-3; 27:25-6
Wilcott, Linda (Congrès du travail du Canada)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 39:12-5, 17, 19
William M. Mercer Ltée. Voir *Témoins*
Wilson, Chris (ministère des Transports)
Transports, budget principal 1989-1990, 13:32-3
Wilson, Gary (Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 42:4-20
Windsor, Ont.
Congrès, accueil, installations, 28:33-4
Voir aussi Libre-échange canado-américain, Accord; VIA Rail *passim*
Wood, Bob (L—Nipissing)
Canadien National, rapport annuel 1988, étude, 14:39-42
CN Rail, 15:22
CN Route, 14:39-42; 16:23-4
Transports, budget principal 1989-1990, 14:39-42; 15:22-4; 16:23-4
VIA Rail, 16:24
Rapport annuel 1988, étude, 15:22-4
Worthy, Dave (PC—Cariboo—Chilcotin)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:20
Valden, Max (Commission canadienne des droits de la personne)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 43:5-23
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Dépistage
Yarmouth, N.-E. Voir VIA Rail—Halifax
Zagreb, Yougoslavie. Voir Transports aériens—Accidents

- Vote en Comité**
CN Route, vente par CN, comité, examen, m. (Comuzzi), étude, report, m. (Atkinson) adoptée, 49:3
Vuilleminot, Peter (Commission des transports des provinces de l'Atlantique)
Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 31:19-20, 30
Wabowden, Man.
Population, 24:52
Transports, modes disponibles, 24:52
Walker, David (L—Winnipeg-Nord-Centre)
AMTRAK, 24:43, 60-1
Bureau canadien de la sécurité aérienne, 3:48-9
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:35; 2:25-8; 3:48-51, 84; 4:44-5
Procédure et Règlement, 3:84
Railbus, 24:41-2
Transports, budget principal 1990-1991, 37:16-8
VIA Rail, 37:16-8
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 19:49-53; 23:41-4, 54, 60-3; 24:41-4, 54, 60-3
Wallace, Jim (gouvernement du Manitoba)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 24:48, 53
Wapiti Aviation. Voir Transports aériens—Accidents
Warrick, Ed (ministère des Transports)
Aéroports, politique, étude, 36:8-9, 11, 14, 17
Washington (E.-U.). Voir AMTRAK—Corridor
Wayne, Elsie (Comité de sauvetage de VIA Rail)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 21:11-6, 18-9, 21, 27-35, 37-9, 41-3, 46-8, 54-5
Weaver, Darrell (Marine Atlantique)
Marine Atlantique, rapport annuel 1988, étude, 30:14, 22
Welland, canal
Agrandissement éventuel, 32:15
Remise en état, projet, 13:38; 32:13, 16, 28
Tourisme, potentiel, développement, 13:39; 32:15
White, Brian (PC—Dauphin—Swan River)
Comité, planification des travaux, 31:3
Wightman, Dave (ministère des Transports)
Transports, budget principal 1990-1991, 34:32-3
Wilbee, Stan (PC—Delta)
Alcool et drogues, consommation, 10:25-8
Stratégie, étude, 44:54-6, 65
AMTRAK, 27:25-6
Bureau canadien de la sécurité aérienne, 2:25
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:52-3, 67-8; 2:24-5, 80-2; 3:27-8, 101-2; 5:24-5; 7:32-4; 8:11-2; 10:3, 25-9; 11:84; 12:23, 25, 28, 49, 61-2
Comité, séance d'organisation, 1:9
Déchets toxiques, combustibles contaminés, transport des E.-U. au Canada, étude, 9:54
Marchandises dangereuses, transport, 1:52
Pipelines, 8:12
Volpe, Joseph (L—Eglington—Lawrence)
Comité, séance d'organisation, 1:10-1
Deversements
Fermeture: Grands lacs; Pollution de l'eau—
Voir aussi Cértales, transport ferroviaire—Grain de l'Ouest
et Tarif de l'Est—Abolition; Churchill, port—
Valleyfield, Qué., pont, accident, 32:6, 29
Voir aussi sous le titre susmentionné Cértales
«Cértales en aval et minéral de fer en amont», 32:31
Augmentation, perspectives, 32:14
«Cértales en aval et minéral de fer en amont», 32:31
Sous-comité, constitution et composition, 34:3
Tirant d'eau, contrainte, 32:27
Trafic
Augmentation, perspectives, 32:14
«Cértales en aval et minéral de fer en amont», 32:31
Saison de navigation, prolongation, 32:28
Porte-conteneurs, capacité d'accueil, 32:16-7
32:15-6
Pilotage, services, réduction, répercussions sur la sécurité, proportion du coût total des transports, 32:31
Préférentiels, établissement proposé, 32:8, 22
Etats-Unis, système, 32:9, 13
Abolition proposée, 32:30
Péages
possibilités, 32:7-8, 27
Marchandises nouvelles autres que les céréales, transport, frais, recouvrement auprès des utilisateurs, 32:12-3
Etat actuel, 32:27
Environnement, questions, organisme responsable, 32:20-1
Entretien et réparation, 32:27-8
Ecluses, système, rénovation, 32:16, 28
Eaux, niveau, 32:18
Usagers canadiens, publicité ciblée, 32:8
Part du marché, augmentation, objectif, 32:9, 11
Missions commerciales canado-américaines, 32:8, 29
Commercialisation
Comité, étude proposée, 1:22; 32:14
Trafic, baisse, 32:11
Proportion du trafic total, 32:31
Navires disponibles, capacité, 13:38-9
perspectives, 32:11, 14, 26-7
Expéditions américaines perdues, récupération, 32:30-1
Agriculteurs, facteurs à considérer, 32:30-1
Cértales, transport
Capacité, 32:27
Usagers, facturation possible, 32:12
Subvention pour la navigation en hiver, 31:14
Brise-glace, services
Avenir, 13:7
Accidents, poursuites et réclamations, 32:6, 21, 32-3
Voie maritime du Saint-Laurent
Election de Pronovost, 18:18:4
Vice-président du Comité
ferroviaires—Voyageurs
Transferts; Témoins; Transport par autobus; Transports—
de loi C-2—Etude—Suspension; CN Rail—Employés—
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie;
Winnipeg-Le Pas, liaison, 16:15; 19:73
Tourisme, relation, 24:41
Winnipeg-Churchill, service—Suite
VIA Rail—Suite

VIA Rail—Suite

- Toronto-Peterborough-Havelock, service
Billets, émission, système, lacunes, 25:15
Coûts, recouvrement, taux, 25:6, 11-2, 28-9
Déficit d'exploitation, 25:6
GO Transit, prise en charge proposée, 25:9, 17-20
Localités desservies, population, 25:16
Matériel roulant, 25:14-5
Personnel, emplois, rationalisation proposée, 25:15-6
Peterborough-Havelock, tronçon, suppression proposée, 25:12-3
Statut spécial, demande, 25:21
Subvention par voyageur-kilomètre, 25:12, 28-9
Suppression
Circulation routière, incidence, 25:7-8
Réévaluation demandée, 25:16
Rapport de six mois, demande, 25:23-5; 26:53-4
Usagers actuels, répercussions, 25:7-8, 17, 28-9
Tarifs, 25:12-4
Trains de banlieue, services, 25:4, 23-4
Voyageurs, nombre, calcul, 25:5-6, 11, 25-6
Toronto-Stratford-London, service, coûts, recouvrement, taux, 23:26
Toronto-Vancouver, service. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Transcontinental de l'Ouest
Tourisme
Marché, développement, rôle, 24:63
Voir aussi sous le titre susmentionné Services, réduction; Transcontinental de l'Ouest; Winnipeg-Churchill
Train des campeurs. Voir sous le titre susmentionné Capreol
Trains à grande vitesse (TGV), projet pour le corridor Québec-Windsor, 19:54, 85-6; 20:45-6, 49; 28:33-4
Coût, investissements nécessaires, etc., 13:19-20; 18:16; 28:49-50
Densité démographique, 20:7-8, 32-3; 23:10; 28:25
Environnement, répercussions, avantages, 19:7-8
Gouvernement fédéral, position, 18:16-7
Infrastructure existante, modifications nécessaires, 19:63
Viabilité, étude, 13:13, 19-20; 19:63-4; 20:27
Trains complets, voitures supplémentaires, addition, entraves, 19:55; 22:53-4
Trains de banlieue, services
Exploitation, 19:6-7; 21:67; 28:44-6
Voir aussi sous le titre susmentionné Services, réduction; Toronto-Peterborough-Havelock
Trains mixtes, recours proposé, 15:23-4; 18:19; 19:72, 77, 81
Transcontinental de l'Est (Halifax-Montréal), service, réduction à trois trains par semaine
Correspondances, absence, 21:13, 19, 41; 28:69
Étudiants, déplacements de fin de semaine, incidence, 21:13-4, 41
Lignes d'apport régionales, suppression, relation, 21:40-2, 74; 28:69
Maine-Montréal, liaison via le N.-B., projet américain, relation, 21:15
Répercussions économiques et sociales, 21:13-4
Saint-Jean-Moncton, liaison le même jour, incidence, 21:41
Voyageurs, nombre, incidence, 21:19
Transcontinental de l'Ouest (Montréal-Toronto-Vancouver) Fréquence, augmentation proposée, 28:74

VIA Rail—Suite

- Transcontinental de l'Ouest...—Suite
Maintien de la ligne nord (*Supercontinental*) et suppression de la ligne sud (*Canadien*)
AMTRAK, lignes près de la frontière, relation, 22:27; 28:73-4
Brandon, Man., répercussions, 24:35
Justification, 18:28; 19:27, 41-3; 22:26-7; 23:34; 24:49, 70-2; 26:29
Tourisme, répercussions, 26:40; 28:60, 64, 69-72
Voyageurs, nombre, relation, 19:64-5; 20:8, 15-6; 22:19-20
Matériel roulant, 22:24; 24:50; 28:74-5
Voir aussi sous le titre susmentionné Capreol
Travailleurs unis des transports
Convention collective, signature, 26:9-10
Voir aussi sous le titre susmentionné Effectifs, réduction
Usagers, description, raisons, etc., 21:66-8; 22:5; 28:37
Vitesse des trains, augmentation
Étude, 24:19-20
Proposition, 26:49
Voies de CN Rail et de CP Rail, utilisation, 19:40, 93
Priorité sur les trains de marchandises, 19:101-2; 28:25
Voir aussi sous le titre susmentionné CN Rail et CP Rail—Sommes; Services, réduction
Voyages organisés (forfaits *Vacances Canada* et *Escapades*)
Commercialisation, 28:76-7
Sous-traitance, 19:67-8
Horaires modifiés, communication aux grossistes et voyageurs, 19:81-2
Réservations, annulation et refus par VIA Rail, répercussions, 20:23-4; 21:10, 16
Revenus, 19:67
Voyageurs, nombre
Atlantique, région, 16:26
Augmentation entre 1987 et 1989, 15:13, 25; 28:25, 28
Baisse depuis 1981, 13:21-3; 18:25, 41; 20:13-4
Données, fiabilité, 25:8, 25-8
Gaspésie, 15:43
Matériel roulant, état, relation, 15:37-8; 24:57; 28:57-8
Nouvelle-Écosse, 21:73-4, 82-3
Ontario, sud-ouest, région, 15:35-6; 25:27; 28:35
Ouest canadien, 24:37-8, 50, 54, 68
Prévisions pour 1989-1990, 18:32
Proportion de tous les voyageurs, chiffre de 3%, 13:12; 15:26-7, 33-4, 43; 16:8, 10, 12, 17, 28-9; 18:10, 47; 22:36, 70; 23:19-20
Québec, 22:54
Voir aussi sous le titre susmentionné Corridor Québec-Windsor; Halifax-Yarmouth; Infrastructure; Régions éloignées; Services, réduction; Tarifs—Augmentation; Transcontinental de l'Ouest—Maintien
Wabowden-Churchill, liaison, 28:72
Winnipeg-Churchill, service
Coûts d'exploitation, 19:24, 73; 24:42
Équipages, doubles postes, 26:17, 28-9
Fréquence, 24:45; 28:72
Maintien, 19:23-4; 24:45
Matériel roulant, état, 24:36, 45-6

VIA Rail—Suite

Services, réduction—Suite

Élimination complète de VIA Rail, conséquence
appréhendée ou intention tacite, 18:7-9; 21:62, 64-5;
22:20-1, 60-1, 69-70; 23:57-8, 65-6; 24:27; 26:51-2;

Environnement, répercussions, évaluation, etc., 18:35-8;

19:7, 18; 20:6-7, 11-2, 37; 21:8-9; 22:6-8; 26:37-8,

41-2, 53

Transports, ministère, rapport, 24:4-19, 25-7, 30-2, 57,

63-4; 25:7; 26:7, 26, 36-7, 46;

Étude de 1989, relation, 18:6-9, 22-3; 19:16, 36-7; 21:9; 26:7

Frais généraux, incidence, 20:43

Fraternité canadienne des cheminots, employés des

transports et autres ouvriers, consultation, 22:13, 24-5,

68

Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada

Consultation, 22:57-8, 67-8

Membres, réaction, 26:10, 12-3, 15-6

Front commun des syndicats du rail, opposition, 22:48

Gares devenues inutilisées, incidence, 19:52-3, 87-8

Gaspésie, répercussions, 23:65; 34:29-30; 34:31

GO Transit, répercussions, 26:39

Gouvernements provinciaux et municipaux, dépenses,

incidence, 21:62-3; 24:48, 56, 65, 73; 26:40

Industries connexes, répercussions, 28:24

Lignes, abandon, incidence, 15:7-8

London, Ont., répercussions, 28:34-5

Maintenance et entretien, installations, répercussions,

19:87

Manitoba, gouvernement, position, 24:33-41

Manitoba, répercussions économiques, 24:34-5, 48-50, 56

Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups,

opposition, initiatives, 24:66-7

Marchandises, transport ferroviaire, répercussions, 18:47;

19:96-8; 21:47-8; 22:55; 23:59-60; 34:29

Provinces maritimes, 21:20, 24-5, 74

Montréal, répercussions économiques, 28:32-3

Moratoire demandé en attente du rapport de la

Commission royale sur le transport des voyageurs,

20:5, 9, 25, 41; 21:7, 11, 15, 18, 29, 46, 55, 63, 79;

22:42-7, 57, 62-3; 23:46; 24:34, 39-40, 44, 49, 56, 60,

67-8; 25:22, 24; 26:41; 28:23, 31, 40, 43, 46, 50

Conférence des premiers ministres, nov. 1989,

discussión, 24:44; 28:40

Financement provisoire, participation municipale

suggérée, 28:51-3

Québec, gouvernement, lettre du ministre Daniel

Johnson à l'hon. Benoit Bouchard, 22:43-5, 59

Nouveau-Brunswick, gouvernement, position, 21:19, 21, 44

Nouvelle-Écosse, gouvernement, position, 21:72, 75

Office national des transports, audiences publiques, tenue,

requêtes, 21:45

Ontario, gouvernement, position, 28:43

Ontario, sud-ouest, région, répercussions, 28:36

Ouest canadien, répercussions, 22:16

Pays développés, orientation opposée, 18:44-5; 21:73; 24:20;

28:25, 27, 46

Personnes âgées, handicapés et étudiants, répercussions,

18:19-20; 19:73; 20:29; 21:11, 72-3; 22:11; 26:38

Provinces, consultation, 24:34, 45

VIA Rail—Suite

Services, réduction—Suite

Répercussions, 20:15; 21:13-4, 19-20, 72-4

Voit aussi sous le titre susmentionné Services,

réduction—Marchandises

Régions rurales, répercussions, 23:43-4, 46, 65; 26:51

Personnes âgées, soins médicaux, relation, 23:44-6; 26:45

Réseau VIA, perte d'environ 50%, 18:26-7; 19:22-3, 36-7;

20:6; 22:41-2, 69; 23:51; 26:35; 28:27

Routes, construction et réparation, financement, relation,

21:44, 47

«Service trois fois par semaine», 20:23; 23:66; 26:33

Solutions de rechange, 20:5, 8; 12, 22:66; 28:25

Subvention par voyageur-kilomètre, effet, 20:6, 43; 28:64-5

Tourisme, répercussions, 19:7; 21:10, 16, 18, 54; 22:13-4;

24:58; 26:40; 28:53, 73

Trains de banlieue, services, répercussions, 26:38-9

Transport 2000, position, 20:5-11

Transport par autobus, répercussions, 21:80-1; 23:4, 10-1,

20-2, 26, 32, 42, 57; 24:5, 17-8, 26

Transports aériens, tarifs, relation, 23:54; 26:38

Voies de CN Rail et de CP Rail, utilisation, incidence,

22:19; 24:76

Voyageurs

Comportement voyageur, incidence, 23:58-9; 24:13; 26:9

Nombre, répercussions, 19:78; 20:6, 14, 34-5, 49

Voit aussi sous le titre susmentionné Corridor

Services régionaux, privatisation ou étatisation par une

province, 13:20-1; 18:10, 19, 39; 19:83, 88-9; 21:48; 26:47,

54, 60

Subvention par voyageur-kilomètre

Transports aériens, comparaison, 18:24-5; 20:20-1

Ventilation par région, 18:43-4

Voit aussi sous le titre susmentionné Régions éloignées—

Coût; Services, réduction; Toronto-Peterborough-Havelock

Tarifs

Augmentation, 21:49-50; 22:52-3; 23:64; 28:50-1

Projets, 19:58, 65-6; 21:10

Voyageurs, nombre, répercussions, 15:39-40; 20:24, 44;

23:20

Politique

Coût d'exploitation ou rentabilité, critère, 21:10, 49-51,

59; 23:16

Forces du marché, critère, 19:58, 65-6

Revenus, maximisation, critère, 22:11, 22-3

Transport par autobus, incidence, 22:11, 22; 23:12, 22

Réduction

À moitié prix, campagnes publicitaires, 23:33, 65

Entraves, 22:41

Voit aussi sous le titre susmentionné Commercialisation;

Gaspé-Montréal; Montréal-Ottawa; Ottawa-Toronto;

Toronto-Peterborough-Havelock

Toronto-Brantford-London-Windsor, service

Coûts, recouvrement, taux, 23:25-6; 28:33

Horaires, 19:59

Mainien, 18:12-3

Toronto-Hamilton-Niagara Falls, service, réduction, 19:56-7

Toronto-London, service, suppression, 18:12-3

Toronto-North Bay, service, suppression, 34:20

- VIA Rail—Suite**
Retards—Suite
 Trains de marchandises, relation, 22:41
 Voyageurs, rabais accordés, 15:13, 25
 Revenus
 Affichage publicitaire, potentiel, 25:13; 26:61
 Evolution, 16:34
 Fonds fédéraux, présentation dans les états financiers, 15:30-1
Voir aussi sous le titre susmentionné Tarifs—Politique;
 Voyages organisés
 Sécurité, nombre de postes reliés à la sécurité, 38:45
 Services, réduction
 Aéroports et routes, congestion, aggravation prévue, 13:12, 37; 15:9-10; 16:18, 29-30, 32; 21:11, 62; 22:6, 21; 24:32-3, 57; 26:37-9, 45; 28:34-6, 40, 50, 52-4, 59
 Analyse coûts-bénéfices demandée, 21:18-9
 Association des syndicats de chemins du Canada, requête devant l'ONT, 26:18-21
 Autres modes de transport, répercussions, 18:37, 47; 20:6-7, 37; 24:4, 25-6, 32, 64; 28:50
 Clientèle additionnelle, 24:5, 14, 17-8, 28; 26:46; 28:34
 Voyages automobiles interurbains, 24:4-6, 11, 27-8, 32, 57, 65; 26:36-7
 CN Rail, lignes, abandon, relation, 15:31; 22:55
 CN Rail et CP Rail, sommes versées par VIA pour l'utilisation des voies, etc., répercussions, 21:17; 24:56
 Collectivités, répercussions économiques, 16:24-5; 22:11; 26:39
 Colombie-Britannique, contestation en Cour fédérale, 21:46; 49:19
 Comité VIA Gaspésie, consultation, 23:51-2
 Commission royale sur le transport des voyageurs
 Création subéquente, illégitime, 22:57; 24:44-5; 25:21; 26:7-8, 32, 51; 28:41, 54
Voir aussi sous le titre susmentionné Services, réduction—Moratoire
 Corridor Québec-Windsor
 Municipalités, consultation, absence, 28:22-3, 55-6
 Trafic, incidence, 26:9, 36
 Critères ou facteurs considérés, 15:36-7, 40; 16:26; 18:27-8, 40; 19:5-6, 41, 84-5; 20:15, 23; 23:34-5, 60; 27:5
 Date limite du 15 janvier 1990, 19:68-9
 Décision
 Documents consultés, 18:10-1, 20-1, 23, 28-30; 26:7; 28:22-3, 56
 Durant la campagne électorale, allégation, 18:33-4
 Influence politique, allégation, 19:16-7; 21:51-2, 55
 Justification par le ministre, 20:12-3; 23:48-9
 Lewis, l'hon. Douglas, position, 34:19-20
 Mise en oeuvre, recours à un décret du conseil, 21:6-7; 26:4-6, 40-1
 Par le Conseil des ministres, 18:33; 19:17
 Prise de décision, processus, 15:32-3; 21:8
 Shortliffe, Glen, sous-ministre, information, 24:8
 Déficit, réduction grâce aux économies escomptées, 20:42; 21:14, 16-8, 25, 43-4, 46-7, 53-5; 22:61; 23:65; 24:56; 28:23, 51-4, 59, 73
 Dignité rurale du Canada, consultation, 23:52, 64-5
 Economie, répercussions, 21:18
 Effectifs, répercussions. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Effectifs, réduction
VIA Rail—Suite
 Plan d'entreprise pour 1989-1993, révision—Suite
Globe and Mail, reportage, 13:9
 Information, publication, 16:10-1
 Mise en oeuvre, méthode, 13:19; 15:11; 16:11-2, 19
 Présentation et approbation, 19:17
 Publication, communication au Comité, etc., 18:10-1
 Renvoi au Comité, proposition, 16:6, 9-10, 18-9
 Plans quinquennaux
 Modification, 19:60, 93; 23:29
 Présentation obligatoire, 19:60, 88
 Première classe, service (VIA 1), 15:13, 25
 Président-directeur général, Ron Lawless, p.d.g. de CN Rail, nomination
 Conflit d'intérêts, apparence, etc., 13:23; 14:9-11; 15:5-7; 16:5-6; 19:11-2, 51; 20:30-1; 22:55, 57; 23:52; 24:76;
 26:6-7; 28:55, 66-7
 Durée du mandat, 14:12-3; 16:5; 37:17-8
 Emploi du temps, incidence, 19:93
 Gestion, approche, 14:33-4; 15:29; 16:26-7
 Mandat, 15:22, 29; 16:26-7; 18:22; 19:53; 21:54-5
 ONT, approbation, information, etc., 19:95
 Privatisation
 Partielle, proposition, 26:49, 55
 Sous-traitance pour certains services, possibilités, 26:60-1
Voir aussi sous le titre susmentionné Halifax-Yarmouth;
 Montagnard des Rochers; Services régionaux
 Prix. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Tarifs
 Projet de loi, 20:48; 21:45; 24:47; 25:20-1
 Présentation, gouvernement progressiste conservateur, engagement, 16:25; 19:94
 Rapport annuel 1988, étude, 15:4-43
 Régions éloignées, services, protection, 13:18-9; 14:34; 15:10; 16:12, 15; 18:18-9; 19:31, 72, 91-2; 20:16-20, 47; 21:67;
 22:29; 23:13; 24:40, 73; 28:57-8, 72
 Coût, sommes prévues, etc., 15:11-2, 40-1; 16:20, 30-1; 19:38-9; 20:16-20, 47; 24:22
 Provenance autre que le budget de VIA Rail, proposition, 22:49; 24:25, 74
 Subvention par voyageur-kilomètre, incidence 28:65-6
 Utilisation à d'autres fins, 19:38-9, 73-7, 79; 21:42-3; 22:30; 24:23
 Définition de «régions éloignées», 19:6, 27-8; 24:23-4
 Lignes ne répondant plus aux critères, 24:24
 Mandat législatif, absence, 24:21
 Manitoba, gouvernement, consultation, 24:42
 Modification par décret, 24:21-2
 Réexamen, 24:21-2, 24-5; 34:22
 Sélection des lignes, consultation, etc., 15:12
 Voyageurs, nombre impliqué, 19:78-9
 Rentabilité
 Perspectives, 14:33, 35-6; 19:22; 20:9, 19; 23:28
 Stratégie orientée vers les liaisons les plus rentables, conséquences, 19:22-3, 56-7
Voir aussi sous le titre susmentionné Tarifs—Politique—Coûts
 Réservations
 Service, lacunes, 23:49
 Retards
 Problème, 23:49

VIA Rail—Suite

Laissez-passer gratuits
CN Rail et CP Rail, employés, remboursement à 60%, etc.,
18:31-3; 19:33-4; 21:69

Conventions collectives, dispositions, 19:34

Nombre, 16:13-5; 18:31

Le Pas-Churchill, liaison, 19:24-5

Lynn Lake-Le Pas, liaison, 24:36; 28:72

Maintenance et entrées, installations

Avenir, 24:63

Dépenses, 15:42; 16:7, 9; 26:11

Haltifax, 19:8; 21:74; 22:13; 26:13-4

Personnel, formation, 26:32-3

Toronto, 19:8

Voir aussi sous le titre susmentionné Services, réduction

Mandat, 22:8; 23:23; 24:37, 40

Legislatif. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Projet de

Prise en charge par CN Rail, 19:93-4; 22:24-6, 60

Matériel roulant

Âge, 15:33, 37; 19:21; 21:10; 22:9, 41; 24:37

Appvisionnement auprès de CN Rail, 19:54-5

Dépenses depuis 10 ans, 13:25

Disponibilité insuffisante, 22:53-4, 65-6

Excédentaire

Commission royale sur le transport des voyageurs,
rapport, recommandations, relation, 19:84-5;

Mise au rancart, 28:55, 74

Vente, 19:13-4, 83-4, 86; 21:18-9; 28:70; 34:18-9

Immatriation, taxes provinciales, absence, 19:89

Location de matériel moderne, proposition

de Transconsortium, etc., 19:69; 24:20-1; 26:55; 28:58

Locomotives, 16:7; 19:13, 82; 26:42

Nouvelle-Ecosse, état, 21:81

Remise en état plutôt que remplacement, 13:24; 19:21-2;

20:39, 41; 21:45; 23:35; 26:42

Renouvellement, 15:37-8; 19:21, 86-7; 20:37-8, 49; 22:9-11,

16, 23-4, 30, 40; 24:37, 40, 56-7; 26:31, 49; 28:28

Voir aussi sous le titre susmentionné Coûts,

recouvrement

Trains LRC

Modernisation, 15:14; 16:7

Utilisation maximale, obstacles, 22:41

Voitures inox, modernisation, programme, 15:14, 20; 16:7;

19:13; 20:38; 26:48

Voitures-lits, besoins, 23:49; 26:49, 54-5, 58

Wagons à deux étages, utilisation, étude de 1983, 20:38

Voir aussi sous le titre susmentionné Corridor Québec-

Windsor; Toronto-Peterborough-Havlock;

Transcontinental de l'Ouest; Voyageurs, nombre;

Winnipeg-Churchill

Modernisation, 16:33; 23:51; 28:58

Trudeau, P.E., ex-premier ministre, engagement, 24:47

Montagnard des Rocheuses, service

Allusions, 19:65; 23:12

Fréquence, 28:70-1

Mainien, 19:7, 26; 28:76

Privatisation, 19:26; 26:60; 28:70; 37:16-7

Horner, Hugh, propos, conflit d'intérêts, 14:22-3, 25-7;

15:14-8, 38-9, 43

VIA Rail—Suite

Montagnard des Rocheuses, service—Suite

Tarifs, 19:66

Montréal-Hervey-Jonquière et Montréal-Hervey-Senneterre,
liaison conjointe, 19:71-2

Montréal-Ottawa, service

Horaire, changement, répercussions, 22:51, 54

Réduction, 28:37

Tarifs, réduction, incidences, 23:22

Montréal-Québec, service, 18:16

Liaisons par semaine, nombre, réduction, 28:30

Par la rive sud plutôt que par la rive nord, décision,

répercussions, 18:18; 19:32-3; 28:30-1

Montréal-Senneterre, liaison

Annulations dues aux pannes, 22:34-5

Options en cas d'abandon, 18:38-9

Montréal/Toronto-Vancouver, service. *Voir plutôt sous le*

titre susmentionné Transcontinental de l'Ouest

Mulroney, le très hon. Brian, premier ministre, déclarations

Lapsus du 15 oct. 1989 (Singapour), 18:9-10; 21:14, 52;

22:15, 20

Promesse électorale, 26:40-1

Nanaimo-Esquimalt, liaison, abandon, 21:7

Nouvelle-Ecosse

Réseau, rééquipement, coût, 20:28

Voir aussi sous le titre susmentionné Matériel roulant;

Voyageurs, nombre

Ontario, sud-ouest, région

Coûts, recouvrement, 15:34-5; 19:57; 23:34

Liaisons, fréquence, 19:57-8

Voir aussi sous le titre susmentionné Services, réduction;

Voyageurs, nombre

Opérations entre apparentés, ventilation, 15:42

Opposants, 26:4

Ottawa-Toronto, service

Réduction, 28:37

Tarifs, 23:22; 26:57-8

Train de nuit, suppression, 26:55, 58

Ouest canadien

Organisme distinct proposé (VIA Ouest), 24:40

Siège régional, déplacement de Winnipeg à Edmonton,

24:34, 44

Voir aussi sous le titre susmentionné Services, réduction;

Voyageurs, nombre

Part du marché

Augmentation, mesures, 15:24-5

Etudes, exemplaires demandés, 15:27

Toronto-Windsor, tronçon, 16:13

Parti libéral, groupe de travail, 22:18

Parti progressiste conservateur, groupe de travail (1983),

recommandations, 16:25-6; 18:30-1; 22:11, 18; 24:59-60;

28:58

Personnes âgées, handicapés et étudiants, services, 18:20;

19:73; 20:28; 22:40; 26:45

Voir aussi sous le titre susmentionné Services, réduction

Perte d'exploitation pour 1988, 15:29-30

Plan d'entreprise pour 1989-1993, révision, 13:7, 29-31;

14:35-6; 15:4-5, 7, 22-3, 28, 33; 16:33; 18:9-10, 21-2;

19:41, 43; 21:53

Conseil d'administration, examen, 15:5, 31-2

Etude de 1989, prise en compte, 19:18

- VIA Rail—Suite**
- Financement, subventions de fonctionnement, 23:5, 24-5
 Transports, politique nationale, relation, 23:5, 24-5
 Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers
 Membres, CN Rail et CP Rail, anciens employés, proportion, 22:33-4
 Relations avec l'employeur, 22:24-5
Vous aussi sous le titre susmentionné Effectifs, réduction; Services, réduction
 Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada
 Convention collective, signature, 22:58
Vous aussi sous le titre susmentionné Effectifs, réduction; Services, réduction
 Gares
 Cession aux municipalités, proposition, 26:49, 55-6
 Gestion et réaménagement, dépenses, 16:7, 9
 Ottawa, services, détérioration, 28:37-8
 Propriété, 15:42
 Québec, gare du Palais, réaménagement, 28:30
 Rénovation, investissements, 23:50
 Transport par autobus, services municipaux, intégration proposée, 26:56
 Trois-Rivières, rôle intermodal, 28:31-2
Vous aussi sous le titre susmentionné Services, réduction
 Winnipeg, 24:61-3, 75
 Gaspé-Montréal, service
 Comité VIA Gaspésie, recommandations, 23:50-1
 Coûts, recouvrement, taux, 23:48-9, 55
 Déficit, 23:66
 Importance, 23:48
 Réduction, incidences, 19:90-2; 23:47, 55-7, 62-3
 Tarifs, 23:53-4
 Gestion
 Amélioration proposée, 26:49, 58; 28:56-7
 Autonomie vis-à-vis de CN Rail et de CP Rail, 21:9; 22:40; 24:37, 40, 47, 76
 En décalé du taux d'inflation, 20:25
 Lacunes, 23:48, 50, 65; 28:57
 Halifax-Montréal, service. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Transcontinental de l'Est
 Halifax-Sydney, service
 Coûts, recouvrement, taux, 19:43-8
 Déficit, 21:82
 Suppression
 Cap-Breton, île, région, répercussions, 21:23-5
 Moratoire demandé, 21:75
 Halifax-Yarmouth, service
 Déficit, 21:82
 Privatisation ou étatisation provinciale, 21:79, 84-5
 Suppression, 18:46; 28:69
 Décision, renversement proposé, 28:74
 Moratoire demandé, 21:75
 Voyageurs, nombre, 21:78-9; 28:69
 Historique, 22:8
 Infrastructure, investissements
 Besoins, 20:49; 28:56
 Rendement et taux de recouvrement des coûts, relation, 28:49
 Voyageurs, nombre, relation, 28:57-8
 Jasper-Prince Rupert, service, maintien, 19:72-3
- VIA Rail—Suite**
- Personnel de bord
 Courtoisie et servabilité, 22:37
 Désœuvrement, nombre excessif, etc., 26:48-9
 Ponctualité, amélioration, 28:57
 Productivité, conventions collectives, dispositions, comparaison avec AMTRAK, etc., 18:43; 22:32-3
 Règles de travail anachroniques, modification, 19:8-9, 15, 32, 34-5; 22:65
 Relations avec la direction, 22:41
 Rémunération, échelle fondée sur la distance parcourue, délaissément, etc., 19:9, 31-2; 22:65; 23:63
 Équipement. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Matériel roulant
 Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 18:4-48; 19:5-111; 20:4-53; 21:5-86; 22:5-70; 23:4-67; 24:4-77; 25:4-29; 26:4-61; 27:4-33; 28:5-61
 Rapport à la Chambre, 28:3-18
 Changements typographiques et modifications de forme par le président, autorisation, 28:20
 Ébauche, étude et adoption par le Comité, 28:20
 Réponse du gouvernement, 28:20; 34:29
Étude de 1989 (Étude du transport ferroviaire voyageurs au Canada), document, 18:6-7, 10, 13-6, 22-3; 19:6-7, 17-20, 79; 22:13-4, 42; 24:19-20, 50; 25:29
Vous aussi sous le titre susmentionné Plan d'entreprise pour 1989-1993; Services, réduction
 Financement, subventions de fonctionnement, etc., 16:8-9; 21:68-9, 81; 22:23, 50-2; 24:75-6; 25:22-3; 26:30-1; 28:56-9; 37:16
 AMTRAK, comparaison, 18:25
 Autres modes de transport, comparaison, 13:22-3; 14:36; 16:12-3; 18:24, 40-1; 22:8-11, 39-40; 23:7-8; 24:58-9, 74, 76; 25:23; 28:28
 Chiffres, expression en dollars actuels, 20:14
 Finances, ministère, études, 13:14, 17-8; 24:19
 Fluctuations depuis 1984, 16:33-4
 Fonds, utilisation, contrôle, 21:9
 Modalités, 16:34
 Niveau, étude, 13:14
 Provinces, participation, 24:43-4
 Réduction de 500 millions \$ répartie sur cinq ans
 Budget des dépenses pour 1989-1990, incidence, 13:11-2, 18
 Décision, 13:10, 14; 16:27; 18:39-40; 21:83; 34:19-20
 Immobilisations, sommes prévues, 18:7-9; 19:8
 Niveaux de référence, détermination, 13:15-7; 18:8
 Opposition, pétitions, etc., 13:13
 Provision de 175 millions \$, 19:19, 21
 Répercussions, analyse, 13:14-5
 Services, répercussions, 15:7-9
 Shortliffe, Glen, sous-ministre, information, 24:20
 Survie de VIA Rail, incidence, 23:27-8; 24:27; 26:30; 350 millions \$ par année, 20:49-51; 21:69; 22:61
 Retombées économiques, 22:40
 Sixième année (1994) et au-delà, niveaux de référence, 19:20-1
 Taxe spéciale, proposition, 24:75; 26:31
 Transports, ministère, budget des dépenses, proportion, 18:10

VIA Rail—Suite

Coûts unitaires. *Voir plutôt sous le titre susmentionné*
 Subvention par voyageur-kilomètre
 Création
 AMTRAK, comparaison, 18:27
 Date, 14:32; 22:8
 Législation, 25:10
 Syndicats, position, 22:60
 Croissance, taux, 15:28
 de Bellevil, Denis, ancien président-directeur général
 Départ
 Indemnité, 19:94-5
 Moifs, 22:58
 Réalisations, 26:27; 28:57
 Déficit
 Accumulé à la fin de 1988, 15:29-30; 16:7
 Dépenses extraordinaires, relation, 16:7-9, 16-7
 Hebdomadaire, 16:6
 Edmonton-Calgary, autorail, suppression, 20:35-6
 Effectifs, réduction, 20:12, 26, 50-2; 21:17; 24:58; 26:35, 40
 AMTRAK, comparaison, 20:50-1
 CN Rail et CP Rail, anciens employés
 Implications, 19:92, 100-1; 21:17; 22:27; 26:25-6
Voir aussi sous le titre susmentionné Effectifs, réduction—Fraternité des wagonniers
 Fraternité canadienne des cheminiers, employés des transports et autres ouvriers, membres
 Cotisations syndicales, incidence, 22:36-8, 68
 Nombre affecté, 22:12, 68
 Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada, membres
 CN Rail et CP Rail, anciens employés, incidence, 26:11-3, 15, 22-3
 Cotisations syndicales, incidence, 22:67
 Nombre affecté, 22:57-8
 Sécurité d'emploi, 26:24
 Gaspésie, répercussions, 23:65
 Indemnités de départ, 13:34-5; 18:42-3; 19:9, 14-6, 39-40, 85; 21:53; 22:14-6, 28, 38, 64-5; 24:56; 26:23-4, 29-30, 48
 Manitoba, répercussions, 24:34, 70
 Montréal, répercussions, 28:23-4, 32
 Préavis de 90 jours, 22:27-9
 Provinces, répartition, 22:13-4
 Redistribution des emplois, 20:51
 Salaires perdus, valeur estimée, 22:16
 Secteurs connexes, emploi, répercussions, 22:42
 Syndicats, consultations, 19:35-6; 22:13, 24-5, 57-8, 67-8
 Toronto, répercussions, 28:23, 36
 Transfert, conventions collectives, dispositions, 26:9, 16-8, 24-6
 Travailleurs unis des transports, membres, nombre affecté, 26:8-9
 Employés
 CN Rail et CP Rail, anciens employés
 Retraite, régimes, 15:42
 Transfert, 26:9, 16-8, 21-2, 24, 28
 Conventions collectives, amélioration proposée, 26:48, 57
 Excédentaires, placement chez CN Rail, 14:48
 Motivation, 28:57
 Nombre, réduction. *Voir plutôt sous le titre susmentionné*
 Effectifs, réduction

CN Rail et CP Rail—Suite
 Sommes versées par VIA pour l'utilisation...—Suite
Voir aussi sous le titre susmentionné Services, réduction
 Voies
 Cochrane-Senneterre, service, 16:14; 18:18
 Comité, audiences publiques
 Tenue à travers le Canada, proposition, 21:7, 30-3, 63-4
 M. (Tobin), 21:33-9, rejetée, 40
 Utilité, 18:34-5; 21:64-5
Voir aussi sous le titre susmentionné Avenir
 Commercialisation
 Lacunes, 21:10, 71, 83; 22:60; 23:23, 50
 Régions rurales, prise en considération, 23:46-7
 Tarifs, établissement, politique, relation, 22:41
 Techniques nouvelles, recours proposé, 22:11
 Concurrence, 15:24-5
 Conseil d'administration
 Composition, 18:20
Voir aussi sous le titre susmentionné Plan d'entreprise
 Contrats d'exploitation, ventilation, 15:42
 Corridor Québec-Windsor
 Aéroports de Mirabel et Lester B. Pearson, racordement, projet, 28:43-4
 Coûts, recouvrement, taux, 26:59; 28:24, 49
 Électrification du réseau, 28:48
 Lignes d'apport, services, réduction ou suppression, incidences, 28:29, 41
 Matériel roulant, exigences particulières, 22:23-4
 Services, réduction, 22:20-1; 26:59
 Pine Ridge, région et comté de Northumberland, répercussions, 26:45-7, 49-50, 52-3
 Usagers actuels, incidence, 28:23, 28
 Voyageurs, nombre, 22:52
Voir aussi sous le titre susmentionné Services, réduction; Trains à grande vitesse
 Coupures. *Voir plutôt sous le titre susmentionné*
 Financement—Réduction ou Services, réduction selon le cas
 Coûts, recouvrement
 AMTRAK, comparaison, 15:39; 19:22; 28:24, 42
 Autres modes de transport, comparaison, 18:26; 22:21-2
 Calcul, méthodologie, 15:39; 19:5, 44-8; 20:21-3
 Matériel roulant, renouvellement, relation, 22:21
 Nielsen, groupe de travail, observations, 23:6-7, 34
 Pour l'année 1988, 22:9, 50
 Taux acceptable, détermination, 19:64; 22:21
 Transports aériens, comparaison, 16:19-20
Voir aussi sous le titre susmentionné Atlantique, région; Corridor Québec-Windsor; Gaspé-Montréal; Halifax-Sydney; Infrastructure—Rendement; Ontario, sud-ouest, région; Toronto-Brantford-London-Windsor; Toronto-Peterborough-Havelock; Toronto-Stratford-London
 Coûts d'exploitation
 Équilibre, 16:34
 Évolution depuis 1984, 18:24
 Réduction, 19:53; 20:10, 25; 26:48
 Winnipeg-Churchill
Voir aussi sous le titre susmentionné Tarifs—Politique;

Vienne, Pierre—*Suite*
VIA Rail—*Suite*
Rapport annuel 1988, étude, 15:20-1

Vérificateur général. Voir Garde côtière canadienne—Dépenses

VIA Rail

Achalandage. Voir plutôt sous le titre *susmentionné*

Voyageurs, nombre

Alcool et drogues, consommation

Aide aux employés, programme, 38:45; 45:6

Dépistage, tests aléatoires, 38:45

Éducation et sensibilisation, documentation, 38:45

Association des syndicats de cheminots du Canada

Relations avec l'employeur, 26:27

Voir aussi sous le titre *susmentionné* Employés—CN Rail et CP Rail; Services, réduction

Atlantique, région

Coûts, recouvrement, 15:32; 19:47

Voir aussi sous le titre *susmentionné* Voyageurs, nombre

Avenir

Comité, audiences publiques, tenue, 3:5-6; 17:4-5; 16; 20:5; 10

À Ottawa, m. (Pronovost), 17:6-7; adoptée, 8

À travers le Canada, m. (Angus), 17:8-14; retirée, 15

Municipalités, rôle, 28:42

Prévisions, 14:16

Bénéfices

Pour l'année 1989, 22:9

Réalisation, mandat, absence, 23:16

Billets

Prix. Voir plutôt sous le titre *susmentionné* Tarifs

Voir aussi sous le titre *susmentionné* Toronto—Peterborough-Havelock

Cadres

Antécédents, 22:33

Indépendance, 24:59; 76

Nombre excessif, ratio cadres-employés, etc., 20:12; 25:6; 22:32; 40; 57; 23:63; 65; 69; 26:58; 28:57

Réduction, proposition, 20:50-1; 22:33; 26:58

Capreol-Winipeg, liaison (train des campeurs), service

Assuré par le transcontinental de l'Ouest, 19:28-30; 60-2; 69-71; 73-4; 22:37; 24:36-7; 42-3; 45; 50; 52-4; 28:73

Carburant, taxes

Diesel, taxes fédérales payées en 1988, 19:80

Clients et soutien, services, frais, augmentation, 15:12-3

CN Rail, contrat, sommes versées, etc., 14:9; 11-2; 16; 34; 15:21-2; 19:10-2; 27; 47; 49-51; 101-2; 26:47-8; 50-1; 57

Réduction à cause d'activités prises en charge par VIA Rail, 14:14-5; 26:57

Voir aussi sous le titre *susmentionné* CN Rail et CP Rail—Sommes

CN Rail et CP Rail

Anciens employés. Voir sous le titre *susmentionné*

Efficacité, réduction; Employés; Fraternité

canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers—Membres

Matériel désuet, achat forcé, 22:41

Sommes versées par VIA pour l'utilisation des voies, etc., 14:16; 15:20-2; 16:7-9; 18:27; 19:10-1; 27; 65; 20:48; 22:9; 40; 23:7; 14-5; 19; 24:40; 26:6; 27:6; 8

Union soviétique (URSS)—*Suite*

Salaires, 47:15

Téléphones, installation, délais, etc., 47:7

Transports, responsabilités politiques, 47:6-8

Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Dépistage; Céréales, transport—Expéditions; Transports ferroviaires

United States Department of Transportation. Voir Alcool et drogues, consommation—Dépistage—États-Unis; Témoins

URSS. Voir Union soviétique

Vacances Canada. Voir VIA Rail—Voyages organisés

Vaillancourt, Guy (Association canadienne de droit maritime) Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 7:50-63

Val-d'Or, Qué.

Aéroport régional, piste, raccourcissement proposé, 16:22-3

Voir aussi Routes—Transcanadienne—Montréal

Valleyfield, Qué. Voir Voie maritime du Saint-Laurent

Van De Walle, Walter (PC—St-Albert)

VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:20

Vancouver (C.-B.). Voir AMTRAK—Seattle; Céréales, transport ferroviaire—Vers; Transports maritimes—Commerce; VIA Rail—Transcontinental de l'Ouest

Vancouver, aéroport international

Congestion, 13:6; 16:13

Solution, stratégies de rechange, étude coûts-avantages, 34:9

Gestion, cession à une autorité locale, 16:36-7; 36:6; 31-2

Pistes nouvelles

Construction, 22:8-9

Retards, coûts subis par l'industrie, 34:9

Vancouver, île. Voir Pipelines

Vancouver, port

Liaisons américaines, concurrence, répercussions, 48:8-9

Venne, Pierre (PC—Saint-Hubert)

Aéports, politique, étude, 36:24-8

Agence spatiale canadienne, 13:35

Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 35:25-6

Bureau canadien de la sécurité aérienne, 3:33

Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:71-2; 3:33; 109-10; 4:22-3; 45-6; 5:23-4; 46; 7:44; 9:26-7; 10:3; 11:25; 31; 57; 74-80; 91; 12:63

Comité, 4:22; 11:11

Planification des travaux, 35:4

Séance d'organisation, 1:9

Mirabel et Dorval, aéroports internationaux, 16:37; 36:25

Pont Champlain, 34:25

Procédure et Règlement, 5:46; 11:25; 31

Saint-Hubert, aéroport, 13:35; 16:28; 36:25-8

Transports, budget principal

1989-1990, 13:34-5; 15:20-1; 16:27-8; 37

VIA Rail, 13:34

1990-1991, 34:25

Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:20; 51; 53

- Transports maritimes—Suite**
 Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie;
 Membres; Îles-de-la-Madeleine
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport—
 Transports routiers
 Accidents
 Enquête, compétences fédérales et provinciales, 47:9
 États-Unis, banque de données, 10:49-50
 Routes, état, relation, 45:23
 Alcool et drogues, consommation
 Dépiçage, 11:40; 43:47; 44:47
 États-Unis, exigences de la FHA, 45:31
 Ontario, programme *RIDE*, 42:25-6; 43:47; 49:44-9
 États-Unis
 National Highway Traffic Safety Board, étude, 44:40-1
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Alcool et
 drogues—Dépiçage
 Coefficient d'occupation, 20:7
 Gouvernement fédéral, rôle et responsabilités, examen, 13:7;
 9-11, 33-4
 Infrastructure routière, financement fédéral et provincial,
 22:10-1, 40
 Provinciales, compétences, 13:36-7
 Réseau routier national, coûts, partage, ententes fédérales-
 provinciales, 13:34, 36
 Subvention indirecte, 23:48
 Voir aussi Bureau d'enquête sur les accidents de transport—
 Compétence; National Transportation Safety Board—
 Enquêtes
Travail, ministère. Voir Alcool et drogues, consommation—
 Congrès du Travail—Étude
Travailleurs unis des transports. Voir Alcool et drogues,
 consommation—Stratégie; Bureau d'enquête sur les
 accidents de transport; VIA Rail
 Témoins; VIA Rail
Travaux du Comité
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, 35:5-35; 38:4-65;
 39:5-74; 41:4-26; 42:4-34; 44:4-70; 45:5-60; 46:21-53
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi
 C-2, 1:26-73; 2:5-85; 3:5-113; 4:4-51; 5:4-51; 6:5-97; 7:4-77;
 8:5-40; 9:4-42; 10:3-65; 11:11-98; 12:17-65
 Canadien National
 Rapport annuel 1988, 14:4-60
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* En vertu de l'art.
 108(2) du Règlement
 En vertu de l'art. 106(3) du Règlement
 CN Route, vente par CN, comité, examen, demande,
 49:5-36
 En vertu de l'art. 108(2) du Règlement
 Aéroports, politique, 36:4-34
 Canadien National, pensions, régime, 29:4-26
 Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la
 farine), projet de loi C-26 (teneur), 31:5-35; 33:4-29
 Déchets toxiques, combustibles contaminés, transport des
 E.-U. au Canada, 9:42-56
 Halifax, port, situation, 48:4-27
 Îles-de-la-Madeleine, transports maritimes, liaisons,
 48:28-39
 Soviet suprême, délégation parlementaire, table ronde,
 47:4-17
- Union des municipalités du Québec**
 Composition et représentativité, 21:57
 Voir aussi Témoins
Union Pacific Railroad
 Alcool et drogues, consommation, dépistage, 45:7
Union soviétique (URSS)
 Automobiles, coût, 47:14-5
 Brise-glace, utilisation, 47:12
 Camionnage, 47:10
 Céréales, transport et entreposage, 47:10-2
 Transport 47:10
 Essence, prix, 47:15
- Turner, Michael** (Garde côtière canadienne)
 Transports, budget principal 1989-1990, 13:28-9
- Trudeau, le très hon. P.E.** Voir VIA Rail—Modernisation
 examen, 23:4-22, 24-31, 33-9, 41-2
 VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs,
 43:68-73
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 43:68-73
- Trotter, Frank J.** (Association canadienne de l'autobus)
 Pistes, raccourcissement proposé, 16:15; 36:21-2
- Trois-Rivières, aéroport régional**
 Trois-Rivières (Qué.). Voir VIA Rail—Gares
 Subvention, 23:48
 incident, 34:30
 Traversier immobilisé dans les glaces pendant 40 h,
 Transports, ministère, enquête, 48:37-8
 Subvention, valeur, 48:34
 Québec, gouvernement, étude, 48:28-31
 Marine Atlantique, concurrence possible, 30:15-6
 L'embarquement des camions, 48:31-3, 35-6
 Manipulation ou traitement préférentiel lors de
 F. Delaney Transports, position, 48:28-9
 d'intérêts
 Liaison avec l'I.-P.-E., entreprise responsable, conflit
 Îles-de-la-Madeleine
 États-Unis, 30:13-4
 Bar Harbours-Yarmouth, service, coûts, contribution des
 Atlantique, région, marché, 30:15
 proposition de Marine Atlantique, 30:9-10
 Argentina-North Sydney, service à longue durée, 30:9-10
- Travailleurs, services**
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent,
 nomination par décret, 32:4-34
 Marine Atlantique, rapport annuel 1988, 30:4-22
 Transports, budget principal
 1989-1990, 13:4-39; 14:4-60; 15:4-43; 16:4-46
 1990-1991, 34:5-45; 37:4-18
 VIA Rail
 Rapport annuel 1988, 15:4-43
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* En vertu de l'art.
 108(2) du Règlement
 Transversiers, services
 Argentia-North Sydney, service à longue durée, 30:9-10
 proposition de Marine Atlantique, 30:9-10
 Atlantique, région, marché, 30:15
 Bar Harbours-Yarmouth, service, coûts, contribution des
 États-Unis, 30:13-4
 Îles-de-la-Madeleine
 Liaison avec l'I.-P.-E., entreprise responsable, conflit
 d'intérêts
 F. Delaney Transports, position, 48:28-9
 Manipulation ou traitement préférentiel lors de
 L'embarquement des camions, 48:31-3, 35-6
 Marine Atlantique, concurrence possible, 30:15-6
 Québec, gouvernement, étude, 48:28-31
 Subvention, valeur, 48:34
 Transports, ministère, enquête, 48:37-8
 Traversier immobilisé dans les glaces pendant 40 h,
 incident, 34:30
 Subvention, 23:48
- Trois-Rivières (Qué.).** Voir VIA Rail—Gares
- Trois-Rivières, aéroport régional**
 Pistes, raccourcissement proposé, 16:15; 36:21-2
- Trotter, Frank J.** (Association canadienne de l'autobus)
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 43:68-73
 VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs,
 43:68-73
 examen, 23:4-22, 24-31, 33-9, 41-2
- Trudeau, le très hon. P.E.** Voir VIA Rail—Modernisation
- Union des municipalités du Québec**
 Composition et représentativité, 21:57
 Voir aussi Témoins
- Union Pacific Railroad**
 Alcool et drogues, consommation, dépistage, 45:7
- Union soviétique (URSS)**
 Automobiles, coût, 47:14-5
 Brise-glace, utilisation, 47:12
 Camionnage, 47:10
 Céréales, transport et entreposage, 47:10-2
 Transport 47:10
 Essence, prix, 47:15
- Turner, Michael** (Garde côtière canadienne)
 Transports, budget principal 1989-1990, 13:28-9
- Trudeau, le très hon. P.E.** Voir VIA Rail—Modernisation

Transports maritimes—Suite

- Accidents—Suite
Fatigue, longues heures de travail, etc., relation, 43:36, 41, 43-4
Incidents et quasi-collisions, rapport, 6:17
Lieux, accès, 6:9-10
Statistiques, 5:32; 6:13, 16, 52
Système actuel, conflit d'intérêts apparent, délais, etc., 6:7, 13, 24-5, 44, 52-3, 55-7
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Alcool et drogues
Alcool et drogues, consommation
Accidents, relation, absence, 39:42; 43:26, 36
Aide aux employés, programmes, 43:25, 29
Alcool, abstinence, règle des huit heures, 43:24
Dépistage
Administration des tests, 39:40-1, 43-4; 43:25, 31-2, 49-50
Aléatoire, répercussions, 43:38-41
Après un accident, 39:41, 49-51; 43:25, 31, 33
Au cours d'un examen médical, 43:25-6
Avant l'embarquement, 43:26, 28-9, 31
Navires battant pavillon étranger, 43:27, 37
«Pour cause» (motifs raisonnables), 43:26
Education, programmes, 43:25
Enquêtes et sondages, résultats, 43:24, 43-4
Etats-Unis, réglementation, armateurs canadiens, répercussions, 39:38-9, 47-8, 55; 43:29-30, 32, 43
Interdiction, règles, 35:22-3; 39:39-40; 43:24
Motifs, 35:27; 43:43-4
Règlements existants, 39:42-3; 43:24, 26-8, 33-4
Sécurité, relation, 39:50
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Exxon Valdez
Commerce maritime
Politique, absence, 43:43
Vancouver, centre international, établissement proposé, 34:44
Coûts, recouvrement, consultations, 37:15
Exxon Valdez, pétrolier, échouage
Aide aux employés, programme, incidence, 44:8
Alcool et drogues, consommation, dépistage, 10:25-6, 28
Allusions, 1:52; 6:12, 19-20, 53, 55; 43:28, 40, 44
Hazelwood, Cap. Joseph, acquittement, 39:8, 11; 43:34
NTSB, enquête publique, 9:25; 10:13-4, 43, 57, 62-3
Gouvernement fédéral, compétences, 47:8
Inspecteurs de navires, pouvoirs, 7:49, 53-4
Navires battant pavillon étranger
Réglementation canadienne, 43:44
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Alcool—Dépistage
Officiers de navigation, formation, programmes de simulation, 43:26
Pétroliers, navigation en eaux canadiennes, exigence d'une double coque, 43:44
Réglementation, 6:12
Sécurité
Combinaisons de survie, port obligatoire, 5:37
Éléments essentiels, 39:50; 43:43
Guide de la marine marchande du Canada, rôle, activités, etc., 39:42
Postes reliés à la sécurité, 39:45-7; 43:27, 35
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Accidents—Enquêtes—Recommandations; Alcool

Transports ferroviaires—Suite

- Sociétés canadiennes—Suite
Subventions fédérales, 4:46-7
Tables de concertation, établissement proposé, mandat, etc., 22:44-5, 50, 52, 62-3, 66-7
Terre-Neuve, services, élimination, 14:6; 17:12
URSS
Électrification du réseau, 47:13
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Voyageurs
Voyageurs, services
Australie, situation, 18:26, 45
Avenir, étude, 3:5-6
CN Rail, retrait, 14:32-3
Corridor Québec-Windsor
Potentiel, 28:22, 27
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Voyageurs—Trains à grande vitesse
Coûts fixes, 20:16
Déclin, 16:13
Europe, comparaison, 23:49
Halifax-Montréal, liaison, rentabilité, 23:29-30
Loi, présentation, 20:10, 40
Nouveau système, implantation, coût, 20:27
Ottawa, Ont., 28:36-7
Politique, 18:44-6; 20:27, 33; 21:8, 26
Privatisation, 28:60-1
Rentabilité, 19:22, 56
Rôle, enquêtes publiques, 20:9
Stratégie, 24:28-9
Trains à grande vitesse (TGV)
Commission royale sur le transport des voyageurs, mandat, relation, 18:17
Corridor Québec-Windsor, projet de la société
Bombardier, étude, financement, etc., 20:45-6; 34:21-2
Paris-Lyon, incidence sur le trafic aérien, 36:15
Utilisation dans divers pays, efficacité, coût, etc., 20:8, 17-8, 33-4, 42-4, 49; 23:10; 28:41, 43, 49, 61
Trains de banlieue
Montréal, région, 21:67-8
Provinces, compétences, 47:8
URSS, 47:7
VIA Rail, haute direction, position, 15:18-9
Villes, congestion et pollution, solution, 28:22, 27-8
Wagons de queue, Voir plutôt sous le titre *susmentionné* Fourgons de queue
Voir aussi Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Compétence; Céréales, transport ferroviaire
Accidents
Transports maritimes
Enquêtes
Deschênes, Bernard, étude, recommandations, 2:59-60; 6:44-5
Hudson Transport, 6:53-4
Marine marchande du Canada, Loi, dispositions, 5:33-4; 6:91; 7:51-4
Ministre, pouvoirs, 7:50-4
Projets de rapport, communication au ministre, 5:35
Recommandations relatives à la sécurité, émission, mécanisme, 5:31-2, 35

Transports ferroviaires—Suite

Accidents—Suite
Hinton, Alb.—Suite

Rapport du juge Fosty (1986), recommandations, 5:5;
7:70; 38:46, 52, 59; 45:6, 10, 12

Lac-Saint-Jean, Qué., ligne, tronçon entre Chambord et

Rivière-à-Pierre, 14:31-2

Lieux, accès, 4:7, 14-5, 25, 40-1, 43; 5:14-5; 7:7-8, 11-2;

10:36-8

Mississauga, Ont., rapport du juge Grange (1980), 5:5, 29

Rapport, obligations des transporteurs, 4:20-1, 44

Voir aussi National Transportation Safety Board—

Enquêtes et sous le titre *susmentionné* Alcool

Alcool et drogues, consommation

Absténence, période, règles, 38:6-8, 13-5, 24-5, 30-1, 38, 40,

44, 46-8, 55-6; 43:74, 81-2; 45:5-6, 10, 12

Aide aux employés, programmes, 38:11-2, 22-3, 33; 43:53,

75, 83-5; 44:32-3; 45:6, 12

Alcootests, 38:20

Canadian Owners and Pilots Association, représentant,

observations, 39:33-6

Causes, 45:12

Comité, étude, rapport, recommandations de 1987, 34:10-1;

35:9; 38:4-5; 44:10; 45:11-2

Dépistage

Aléatoire, 38:5-6, 9, 16, 38-9, 51, 62, 64; 43:74-7, 82

Après un accident, 5:25; 38:50, 60-1; 45:12-3

Association des syndicats de cheminots du Canada,

position, 5:25-6

Au cours d'un examen médical, 38:50, 61

Avant l'embauche, 5:25; 43:75-6

Consommateurs invétérés, détection, 38:34-5

Etats-Unis, 10:26-7; 38:9, 24, 29; 45:7, 11

Facultés, affaiblissement, observation visuelle avant

l'entrée en service, 38:22; 43:86-7

Médicaments, identification, erreurs, 38:21-2

«Pour cause» (motifs raisonnables), 43:75, 77-8, 86;

45:12-3

Surveillants, assujettissement, 43:78

Tests, administration à la demande d'un employé,

43:86-7

Employé pris en défaut (résultat de test positif)

Problème signalé par l'employé lui-même à son

supérieur, 45:13-4

Reconnaissance comme contravention à la règle G,

43:75, 79-81; 45:14

Retour au travail, conditions, 45:9, 13

Traitement accordé, 45:7-9, 15

Enquêtes et sondages, résultats, 35:20; 38:5, 10, 28, 45, 53;

41:21; 43:75-6

Groupe de travail, rapport, 38:4-5, 46-7, 52-4

Interdiction en milieu de travail, sanctions, 43:74, 81

Procédures de test, 38:8-10

Règle G du règlement unifié d'exploitation, 38:5, 7, 10, 13,

16, 21, 24, 30-1, 38, 44, 46-8, 54-6; 41:18-9; 43:74, 81-2,

87; 44:67-8; 45:5-6, 9, 15

Voir aussi sous le titre *susmentionné* Alcool—Employé

Situation, gravité relative, 45:15

Amélioration dans divers pays, approche graduelle, 20:46-7

Carburant, taxes

Diesel, taxes fédérales, 19:80-1; 21:80; 28:48

Transports ferroviaires—Suite

Carburant, taxes—Suite

Élimination proposée, 24:72-3

Etats-Unis, comparaison, 48:5, 7, 11, 13

Nouvelle-Ecosse, absence, 48:19, 21

Provinciales, 24:65-6

Consignateurs d'événements, rôle, 4:26-7

Électrification du réseau, 19:105-7; 24:38-9, 47-8, 51-2, 57, 64;

47:13-4

Voir aussi sous le titre *susmentionné* URSS

Financement, système dans certains pays européens,

Fourgons de guerre, élimination, 48:22

France, système, 20:18

Gaspésie, développéement économique, contribution, 23:50

Gouvernement fédéral, responsabilités, 21:59; 28:53; 47:8

Confédération, provinces, conditions d'adhésion, 21:46, 75

Grande-Bretagne, système, 20:18

Hatifax-Yarmouth, ligne, viabilité, 21:76-8

Infrastructure

Dépenses, comparaison avec le camionnage, etc., 19:89, 107

Investissements, évolution, 19:105

Lignes secondaires, abandon

Camionnage, concurrence, relation, 19:96-8, 103

Commission royale sur le transport des voyageurs,

rapport, attente, 34:40

Intérêt public, considération, 1:23-4

Limite de 4% par année, 19:97-8, 103, 111

Manitoba

Emplois, nombre, 24:34

Importance, 24:54

Marchandises dangereuses, transport

Inspection, contrôles périodiques, 16:23

Réglementation, 4:21

Toronto métropolitain, limite de vitesse, 7:73-4

Marche des trains, automatisation, système, 4:24

Personnel roulant, examens médicaux, 38:20-1

Pesticides pulvérisés le long des voies, nature cancérogène,

1:57-8

Pollution, comparaison avec les autres modes de transport,

22:11-2, 16-7, 31

Réglementation

Sociétés ferroviaires, rentabilité, incidence, 4:8

Camionnage, avantage concurrentiel, 4:16

Voir aussi sous le titre *susmentionné* Sécurité

Restructuration, modèle européen, 20:34, 36-7

Secteur privé, implication, 47:10

Sécurité

Autres modes de transport, comparaison, 22:11; 24:39, 58;

45:14

Postes reliées à la sécurité

Définition, 38:25, 31

Nombre, 38:39-40; 43:78

Réglementation et surveillance, intervenants, multiplicité,

4:6, 18, 28, 31-2, 40, 43-4

Sociétés canadiennes, réputation, 4:5; 38:27, 45

Sociétés canadiennes

Coûts d'exploitation, comparaison avec les E.-U., 48:7, 22

Désavantages concurrentiels vis-à-vis des sociétés

américaines, 34:27-8; 48:5-8, 19, 21-2, 26-7

Réduction à une seule compagnie, prédiction, 18:47-8

- Transports aériens—Suite**
 Bagages de cabine, réglementation, 6:29, 39
 Bruit, réduction, méthodes, 5:42
 Circulation aérienne, contrôle
 Automatisation, programme, 37:12-3
 Enregistrements contrôle, protection, 1:61
 Équipement, changement, calendrier, 5:42
 Méthodes, changements, calendrier, 5:42
 Procédures canadiennes et américaines, normalisation, 5:42
 Radars, projet de modernisation, 37:12-3
 Ressources, besoins, 13:7
 Royaume-Uni, étude de 1989, 41:25
 Sécurité, relation, 39:24
 Sous-comité, recommandations, 34:7
 Système, capacité, 39:24
 Concentration de l'industrie, 10:25
 Contrôleurs aériens
 Âge moyen, 5:45; 37:11, 13; 41:22
 Alcool et drogues, consommation
 Absstinence, période, règles, 41:6, 16
 Aide aux employés, programmes, 41:15-7
 Association canadienne du contrôle du trafic aérien, réseau d'entraide, activités, cas, etc., 41:6, 9-10, 15, 23-4
 Dénomination des consommateurs, 41:19
 Éducation et réadaptation, lacunes, 41:5-6, 16-7, 19-20, 23-4, 26
 Facultés, affaiblissement dû aux effets secondaires de certains médicaments, 41:14-5
 Raisons, 35:28-9
 Sécurité, relation, 41:12
 Carrière, durée moyenne, 41:5
 Départs, nombre par an, 41:22-3
 Dotation, 5:43; 34:7; 37:12
 Fatigue, 39:7
 Formation, 5:45; 34:7; 37:11-2; 41:5, 9, 22-3
 Normes médicales et professionnelles, 41:5, 17-8
 Pénurie, 39:7, 10, 37; 41:22-3
 Solution, 34:8; 37:11-3
 Repos, périodes, 41:24-5
 Retraite, âge, 41:23
 Stress relié au travail, 41:4-5, 22, 24
 Déréglementation, 5:44-5, 49-51; 36:12, 29-30
 Gouvernement fédéral
 Compétences, 47:8
 Financement et subvention, 16:12-3; 20:13, 20-1; 22:8-10, 39-40; 23:48; 24:59
Voir aussi sous le titre susmentionné Infrastructure:
 Incidents, rapport, exigences, 1:47; 2:50
 Infrastructure
 État de crise, 5:40-1
 Gouvernement fédéral, dépenses, 18:41; 22:10
 Inspecteurs, heures d'entraînement, 45:53, 57-9
 Navigation aérienne, groupe, programme d'aide aux employés, 45:60
 Nord du 60^e parallèle, services, subvention fédérale, 18:41
 Ontario, région sud
 Étude, 36:10-1
- Transports aériens—Suite**
 Ontario, région sud—Suite
 Stratégie. *Voir plutôt* Aéroports—Ontario
Options d'orientation et politiques, document rédigé en 1984 par l'hon. Lloyd Axworthy, 3:63
 Pilotes
 Alcool et drogues, consommation
 Absstinence, période, règles, 35:23, 30, 32; 38:19, 46; 39:16, 19; 44:6, 14-5, 21-2
 Accidents, relation, 39:11, 32; 43:6; 44:5-6; 45:51-4
 Aéronautique, Loi, dispositions, 39:32, 34, 36; 44:7, 23
 Aide aux employés, programmes, accès, 39:36; 44:8-9, 13, 21-2
 Alcooliques, 44:17, 20
 Canadian Owners and Pilots Association, éducation et sensibilisation, activités, 39:36
 Dépistage, 39:32-5; 44:7, 9-10, 22-3; 45:50, 52-5
 Enquêtes et sondages, résultats, 44:5-6, 13, 18-9; 45:55
 États-Unis, réglementation, dépistage, etc., 43:16; 44:18; 45:30-1, 55-6
 Intervention, système, programme de l'ACPLA, 41:17; 44:6, 13-7, 23-4, 46-7
 Northwest Airlines, cas, 39:15, 27, 33
 «Pour cause» (motifs raisonnables), 45:50, 52
 Problème, absence, 44:5, 9, 18-9
 Réglements existants, 35:23; 39:31, 35
 Transporteurs régionaux, situation, 44:13
 Autodiscipline, 39:31, 35
 Examens médicaux, 39:31, 36; 43:9; 44:6, 22, 57
 Formation, études, etc., 39:31, 35
 Permis de pilotage, coût, 39:31
 Surveillance, 39:31-2, 35-6; 44:6
 Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada, 34:7
 Sécurité
 Déficiences, 7:35-6; 45:52-3, 56
 Facteurs, 39:23-4
 Gouvernement fédéral, importation accordée, 34:6-7
 Groupe de travail, 34:7
 Postes reliés à la sécurité
 Définition, 44:9
 Nombre, 39:27
 Titulaires, examens médicaux, fréquence, 38:63-5
 Risques, augmentation, causes, 39:7
Voir aussi sous le titre susmentionné Circulation aérienne; Contrôleurs—Alcool
 Spécialistes de l'information de vol
 Alcool et drogues, consommation, responsabilité criminelle en cas d'accident, 42:6
 Stress, études, résultats, 42:9, 19
 Vols intérieurs et étrangers, statistiques, 20:21
Voir aussi Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Membres; VIA Rail *passim*
- Transports ferroviaires**
 Accidents
 Conrail, accident dans le Maryland, enquête et procès, 38:64-5; 45:25-6; 46:39-44
 Employés, déclarations, 4:28-9, 42; 5:11-4, 27; 7:8-9; 10:63-4
 Enquêtes en vertu de la Loi sur les chemins de fer, 4:24
 Enregistrements et transcriptions, utilisation, 8:34-5
 Hinton, Alb., 1:61; 7:66; 38:22, 47; 39:12, 33; 41:11

Transports—Suite

Accidents—Suite

- Air India, enquête de la GRC, etc., 49:18
- Causes, facteurs, 44:20
- Dryden, Ont., écrasement d'un avion d'Air Ontario, enquête
- BCSA, mesures et recommandations, 3:71, 83-4, 106-7
- Moshansky, juge Virgil, responsabilité, 1:41; 2:21-2; 3:103-4; 7:18, 32, 35, 37-8, 42, 59; 9:9; 10:50
- Gander, T.-N., écrasement d'un DC-8 de Arrow Air, enquête du BCSA
- Autopsies, résultats toxicologiques, 3:36
- Cause de l'accident, théorie de la glace sur les ailes, 3:59, 66, 70; 7:31
- Comité d'examen de la preuve, constitution, 3:37, 51-2, 64
- Divergences d'opinion entre les membres, 1:38; 2:6, 37, 42-3, 55; 3:7, 10-1, 23, 78-9; 7:39-40; 10:60-1
- Éléments de preuve, présentation, 3:65
- Information, disponibilité et accès accordé aux membres, 3:24-5, 32-3, 36-7, 59-64, 66, 69-70, 82-3, 95-6; 9:33
- Lac Gander, recherches, 3:93
- Lieux de l'accident, visite par les membres, 3:65
- NTSB, personnel technique, participation, 10:57, 59
- Photos de débris, interprétation concluant à l'explosion d'une bombe, 3:61, 85
- Procès-verbaux des réunions, exemplaires demandés par le Comité, 3:105-6
- Rapport, examen par les membres, réunions, interrogation des témoins, etc., 3:42-3, 64-5, 69-70, 90, 108-9
- Recommandation émise par le BCSA, 3:106-7
- Réexamen par le juge William Estey, 1:41; 2:21; 3:103-4; 5:30; 7:18, 35, 37-8, 40, 59; 9:9
- Malton, Ont., accident en 1970, 45:54
- Sioux Lookout, Ont., écrasement d'un avion, 16:4-5
- Taux, baisse, 34:7
- Wapiti Aviation, enquête, 2:85; 3:46
- Zagreb, Youg, collision en vol de 1976, enquête, 41:12
- Vous aussi sous le titre susmentionné* Alcool; Pilotes—Alcool
- Alcool et drogues, consommation
- Accidents, relation, 39:11; 44:20; 45:53-4
- Aide aux employés, programmes, 39:20-1, 25-6
- Dépistage
- Après un accident, procédure actuelle, 41:15-6
- Au cours d'un examen médical, 39:21-3
- Avant l'embauche, 39:21
- En milieu de travail, absence, 39:26
- Etats-Unis, réglementation, application aux employés des entreprises canadiennes et étrangères actives aux E.-U., 44:11-2, 20-1, 24; 45:51
- Fréquence, 39:22
- Objectif principal, 39:25
- OACI, position, 43:7; 45:51
- Surveillant, rôle, 39:26
- Système actuel, 44:22-3
- Enquêtes et sondages, résultats, 38:10
- Morts, 35:27
- Vous aussi sous le titre susmentionné* Contrôleurs aériens; Pilotes; Spécialistes de l'information de vol

Transports—Suite

Collaboration fédérale-provinciale, 24:40

- Évolution et orientation, 13:6
- Infrastructure fédérale, démantèlement, 13:36; 21:80
- Interfinancement, régime, suppression, 21:48
- Modes, analyse coûts-avantages demandée, 21:26
- Politique nationale
- Absence, élaboration préconisée, etc., 19:105-6; 21:7, 26; 26:49, 54; 28:47
- Énoncé, 23:16
- Transports, ministère, apport, 24:6
- Vous aussi* Transport par autobus; VIA Rail—Financement
- Responsabilités gouvernementales, 21:59; 28:52-3; 47:8
- Secteur privé, rôle, 47:10
- Sécurité
- Amélioration, 39:57, 66-7
- Déréglementation et conditions de travail, relation, 39:7, 10, 17
- Facteurs, 45:20
- Infractions, sanctions, 39:10
- Surveillance, lacunes, 39:10
- Terre-Neuve, entente fédérale-provinciale, 14:6
- Transports, ministère
- Stratégie, objectifs, 24:28
- Vous aussi sous le titre susmentionné* Politique; Voyageurs
- Voyageurs, services
- Gaspésie, 23:61-2
- Reseau multimodal ou intermodal, développement, 28:28
- Transports, ministère, études, 24:7
- Winnipeg, importance, 24:34, 44, 69-70
- Transports, Loi nationale, *Vous aussi* Transport par autobus
- Transports, ministère
- Dépenses d'exploitation, 13:5
- Depenses d'immobilisation, 13:5-6
- Garde côtière canadienne, division du commerce maritime, retraité proposé, 37:14-5
- Ministre, salaire et allocation automobile, réduction à 1 \$, m. (Angus), avis, 13:38-9
- Pratt, Dennis, inspecteur général de la sécurité des Transports, rôle, 5:31-2
- Recettes, prévisions, 13:5
- Ressources, réparation par division, 24:29-30
- Subventions et contributions, 13:6
- Thorne, Cap. Brian, chef des enquêtes sur les accidents maritimes, antécédents, 5:32
- Versements aux sociétés de la Couronne, 13:6
- Vous aussi* Alcool et drogues, consommation; Bureau canadien de la sécurité aérienne; Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Personnel; Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2—CN Rail—Préoccupations; Commission royale sur le transport des voyageurs; Marchandises dangereuses, transport; Témoins; Transport multimodal; Transports; VIA Rail—Financement et Services, réduction—Environnement
- Accidents
- Aéronefs, années en service, relation, examen par le NTSB, 10:39-40

- Tobin, Brian—Suite**
Lester B. Pearson, aéroport international, 34:14-5; 36:12-3
Mats, 31:25-6
Marine Atlantique, rapport annuel 1988, étude, 30:8-11, 13, 15-9
Marine marchande du Canada, Loi, 7:56
National Transportation Safety Board, 10:22-5, 59-60, 64-5
Navigation de plaisance, 2:63-4
Pipelines, 11:18, 20
Procédure et Règlement, 2:32-4, 38-42; 11:21, 25-8, 32, 38, 51, 53-4; 12:54; 14:23-4; 21:32, 36-7, 39; 30:7; 46:30
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, 34:22
Transports, budget principal
1989-1990, 13:9-13, 18, 22, 38; 14:22-7, 36
1990-1991, 34:13-7, 22-3
Transports aériens, 1:38; 2:6, 37, 55; 3:7; 7:59; 10:25, 59-61; 36:12, 29-30; 39:10, 23-4, 34-5
Transports ferroviaires, 17:12; 19:96-8, 111; 35:20; 39:34-5
Transports maritimes, 6:12-3; 7:54; 43:29-30, 38-9
Transports routiers, 13:9-11
Transversiers, services, 30:9-10
VIA Rail, 3:6; 13:9-12, 18; 14:22-3, 25-7; 17:6, 9, 12, 15
Et avenir du ferroviaire des voyageurs, examen, 18:5-10, 34, 48; 19:11-7, 73-8, 96-100, 111; 20:14-7, 19; 21:6, 26-7, 29-30, 33-7, 39-44, 63; 26:15-7, 49, 51-4; 27:8-9; 28:20, 39-40, 60
Toronto, Ont. Voir GO Transit—Hamilton; VIA Rail *passim*
Toronto-Havelock Passenger Line Association. Voir Témoins
Tour du CN. Voir Canadien National
Tourisme. Voir Ottawa, Ont.; VIA Rail; Welland, canal
TPS. Voir Taxe sur les produits et services
Train-autobus. Voir plutôt Railbus
Trains à grande vitesse (TGV). Voir AMTRAK; Transports ferroviaires—Voyageurs; VIA Rail
Transconsortium. Voir VIA Rail—Matériel—Location
Transport 2000
Consommation et des Corporations, ministère, appui financier, 20:11
Voir aussi Témoins; VIA Rail—Services, réduction
Transport multimodal
Transports, ministère, étude, 34:17
Transport par autobus
Accidents, 2:81-2; 43:52, 56-7, 71
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Alcool et drogues; Alcool et drogues, consommation
Autobus scolaires
Absinence, période, règles s'appliquant aux chauffeurs, 43:58
Accidents ou sécurité, relation, absence, 43:52, 56
Aide aux employés, programmes, 43:52, 59-60, 69; 44:30-1
Association canadienne de l'autobus, programme de sensibilisation, 43:69, 71
Congédierement, mesures disciplinaires, etc., 43:58-60, 70
Dépistage
Coûts, 43:68-9
États-Unis, 43:57; 44:27
Transport par autobus—Suite
Alcool et drogues, consommation—*Suite*
Dépistage—*Suite*
Postes assujettis, 43:69
Problème, absence, 43:52, 58, 61-4, 68-9, 73
Réalités canadiennes, firme, enquête, 43:62, 65-6, 68
Rendement au travail, relation, 44:30-1
Autobus scolaires, accidents
États-Unis, compétence de la NTSB, 1:30
Voir aussi Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Compétence—Transport par autobus
Carburant
Consommation, efficacité, 23:9
Taxes, 23:16
Chauffeurs
Examens médicaux, fréquence, 43:57
Facultés, affaiblissement, évaluation par les surveillants, 43:72-3
Heures de conduite consécutives, limite, 43:72; 44:27, 30-1
Postes reliés à la sécurité, 43:69, 73
Circulation routière, incidence, 23:9-10
Déréglementation, 23:13, 26-7
Gaspésie, services, 23:57, 61-2
Handicapés, accès, 23:37-8
Localités desservies, nombre, 23:6
Longs trajets, confort, comparaison avec le train, etc., 23:11-2
Nouvelle-Écosse, liaisons, 23:31-2
Permis d'exploitation, coût, 23:15-6
Régions éloignées, services, 23:12-4, 35-6
Réglementation, 23:5, 17-8, 57
Sécurité, 43:56-7, 71-2
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Alcool—Accidents; Chauffeurs—Postes
Subventions directes et indirectes, 22:8, 40; 23:8, 12, 15-8, 25, 27-8; 24:59
Tarifs, réduction, 23:33-4
Transports, politique nationale et Loi nationale, relation, 23:5-6
VIA Rail
Coopération relative aux horaires, aux correspondances, etc., 23:32-3; 26:51
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Voyageurs—Nombre—Comparaison
Voyageurs
Distance moyenne parcourue, 23:17
Nombre
Comparaison avec VIA Rail, 23:5, 19-20, 23-4
Diminution, 20:13
Répartition entre services réguliers et notisés, 23:41-2
Voir aussi AMTRAK; Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Compétence; VIA Rail *passim*
Transports
Accidents
Conditions de travail, relation, 39:8, 12
Enquête, organisme multimodal, création, 2:59-60
Démarches législatives, historique, 2:56-7
Nombre, comparaison avec les États-Unis, 35:22
Budget principal
1989-1990, 13:4-39; 14:4-60; 15:4-43; 16:4-46
1990-1991, 34:5-45; 37:4-18

Sobeski, Pat (PC—Cambridge)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 39:15-7, 42; 42:17-9, 22
Opérateurs radio, 42:17-9
Transports aériens, 39:15-6
Transports maritimes, 39:42
Sopinka, juge John. Voir Bureau canadien de la sécurité aérienne—Responsabilités
Sous-comité du programme et de la procédure. Voir Comité Sous-comité sur la voie maritime du Saint-Laurent
Constitution et composition, 34:3
Southern Pacific Railroad
Alcool et drogues, consommation, dépistage, 38:24, 29, 38; 45:7, 11
Soviet suprême
Table ronde avec une délégation parlementaire, 47:4-17
Voir aussi Témoins
Starr, Patty, affaire
Cour suprême, décision, 49:10
Stevenson, Ross (Bureau canadien de la sécurité aérienne)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 3:58-66, 68-72
Voir aussi Bureau canadien de la sécurité aérienne
Stevenson, coude. Voir Ports—Fraser
Stewart, Christine (L—Northumberland)
Transports, budget principal 1990-1991, 37:17
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 25:16-20
Stewart, Glendon R. (Administration de la voie maritime du Saint-Laurent)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, nomination par décret, examen, 32:4-29, 31-3
Voir aussi Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Stol, Theo N. (Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 44:25-33
Stops, Terrence (Pine Ridge Rail Passenger Task Force)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 26:44-8, 50-61
Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada, document. Voir plutôt Alcool et drogues, consommation—Stratégie
Stratford, Ont. Voir VIA Rail—Toronto
Sturges, John (CN Rail)
Canadian National, rapport annuel 1988, étude, 14:17, 19, 22, 38, 54-5, 58-60
Transports, budget principal 1989-1990, 14:17, 19, 22, 38, 54-5, 58-60
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 19:97, 99-105, 107-8
Supercontinental (Le). Voir VIA Rail—Transcontinental de l'Ouest—Maintien

- Saint-Hubert, aéroport—Suite**
Terrains adjacents
Agence spatiale canadienne, location, 36:27-8
Développement commercial, 36:27
- Saint-Jean, N.-B., port**
Céréales expédiées par bateau, maintenance, installations, aménagement proposé, 31:10, 22-4, 33-4
Farine, exportations, maintenance, maintien proposé, 31:10, 22
Voir aussi Céréales, transport ferroviaire—Tarif—Abolition et Vers
- Saint-Julien, Guy (PC—Abitibi)**
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:47; 4:9, 20-2; 10:3
Canadien National, rapport annuel 1988, étude, 14:36-8, 55
CN Rail, 14:37-8
Comité, 14:36, 38, 55
Planification des travaux, 17:8
Séance d'organisation, 1:8-9, 13, 18-9, 23, 55
Énergie, consommation, 22:36
Procédure et Règlement, 14:24
Routes, 16:22
Transports, budget principal 1989-1990, 14:36-8, 55; 16:22-3
Transports ferroviaires, 1:23; 4:20-1, 16:23
Val-d'Or, aéroport régional, 16:22-3
VIA Rail, 17:8
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 18:38-9; 22:34, 36
Voir aussi Appendices
- Sainte-Thérèse, Qué. Voir CN Rail**
- Samson, Cid (NPD—Timmins—Chapleau)**
Lester B. Pearson, aéroport international, 34:42-3
Timmins, aéroport, 34:41-3
Transports, budget principal 1990-1991, 34:41-3
- San Bernardino, Californie. Voir Pipelines—Accidents—États-Unis**
- Santé et bien-être, comité. Voir Alcool et drogues, consommation—Dépistage**
- Saskatchewan Transportation Company**
Procès et enquête provinciale, 49:23
Schaefer, Dennis (gouvernement du Manitoba)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 24:42-3, 47, 50, 54
- Schneider, Larry (PC—Regina—Wascana)**
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 38:15-9, 41-2; 43:46-9, 64-6, 79; 44:20-2, 43-5, 62-3; 45:57-9; 46:21-2, 34-6
Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, 44:21
Automobilistes, 38:17-8; 43:47, 65; 46:35
BPC, 43:79
Camionnage, 44:44-5
Canadien National, pensions, régime, examen, 29:19-20
Céréales, transport ferroviaire, 31:32-3; 33:17-9
Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 31:32-4; 33:17-9
- Schneider, Larry—Suite**
CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude, 49:22-3
Comité, planification des travaux, 34:3
Construction navale, 43:48-9
Halifax, port, situation, examen, 48:21-2, 26
Saint-Jean, N.-B., port, 31:33-4
Saskatchewan Transportation Company, 49:23
Soviet suprême, table ronde avec une délégation parlementaire, 47:5, 10-1
Transports aériens, 38:19; 44:20-1; 45:57-9
Transports ferroviaires, 48:21-2
URSS, 47:10
- Séance d'organisation. Voir Comité**
- Seaton, Ont. Voir Pickering, Ont., aéroport**
- Seattle (É.-U.). Voir AMTRAK; Burlington Northern**
- Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105 (2^e sess., 33^e lég.)**
Allusions, 42:19, 22, 26; 45:11-2
Senex, Daniel (Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec pour le Front commun des syndicats du rail)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 22:49; 51-2, 54-6, 58-9, 64-70
- Senneterre, Qué. Voir VIA Rail—Cochrane et Montréal**
- Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime**
Associations régionales, contribution fédérale, 34:22-3
- Service postal américain**
Alcool et drogues, consommation, dépistage, enquête, 46:48, 50-2
- Shortliffe, Glen (ministère des Transports)**
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 35:5-8, 12-3, 19-34
Transports, budget principal 1989-1990, 13:11-2, 15, 18, 28, 31-2, 38; 16:4-5, 20, 28-31, 34, 36, 42, 44-5; 24:4-9, 11-4, 16-25, 27-30
1990-1991, 34:15-6, 22, 27, 31-2, 34, 43-4; 37:15
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 18:12-3, 33
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Dépistage—États-Unis; VIA Rail—Financement—Réduction et Services, réduction—Décision
- Sinclair, Gordon (Association du transport aérien du Canada)**
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 39:19-30
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 6:77-90
- Sinclair, Ken (ministère des Transports)**
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 35:8-20, 22-3, 26-7, 29-33
- Sioux Lookout, Ont. Voir Transports aériens—Accidents**
- Sjoquist, Cap. Maury (Guilde de la marine marchande du Canada)**
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 39:38-51
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 6:44-60

- Rafferty-Alameda, projet hydro-électrique**
Environnement, répercussions, décision de la Cour fédérale, évaluation, 34:10
- Rail Travel Centre**
Activités, description, 28:68
Voir aussi Témoins
- Railbus**
Manitoba, projet, abandon, 24:41-2
Technologie, viabilité, 20:17, 31; 23:11; 24:40
- Ranger, Louis** (ministère des Transports)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 24:13-5, 32-3
- Rapports à la Chambre**
Premier (projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport), 12:3-8
Deuxième (VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des passagers), 28:3-18
Troisième (Stratégie sur la consommation d'alcool et de drogues chez les titulaires de postes reliés à la sécurité des transports au Canada), 46:3-20
- Read, John** (ministère des Transports)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 9:51-3
- Reagan, Ronald, président des États-Unis**, *Voir* Alcool et drogues, consommation—Dépistage—États-Unis—Président et Stratégie—États-Unis—Administrations; AMTRAK—Élimination
- Réalités canadiennes, firme**, *Voir* Transport par autobus—Alcool et drogues
- Red Block, opération**, *Voir* Alcool et drogues, consommation—Éducation—Opération
- Regina (Sask.)**, *Voir* CN Rail
- Regina, aéroport**
Construction résidentielle à proximité, projet, 36:17
Rentabilité, 36:34
- Régions rurales**
Évolution démographique, 23:43
Voir aussi Postes, services; VIA Rail—Commercialisation et Services, réduction
- Research Triangle Institute**, *Voir* Alcool et drogues, consommation—Marjuana—États-Unis
- Riché, Nancy** (Congrès du travail du Canada)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 39:5-18
- RIDE, programme**, *Voir* Transports routiers—Alcool—Dépistage—Ontario
- Rideout, George S.** (L—Moncton)
CN Rail, 19:110
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 19:110
- Rimmer, Doug** (Office national des transports)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 7:4-15
Voir aussi Office national des transports
- Rivière-à-Pierre, Qué.**, *Voir* Transports ferroviaires—Accidents—Lac
- Robichaud, Fernand** (L—Beauséjour)
Céréales, transport ferroviaire, 33:22
Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 33:22
Comité, 33:22
Île-du-Prince-Édouard, 30:19-20
Marine Atlantique, rapport annuel 1988, étude, 30:11, 19-20
- Robitaille, Jean-Marc** (PC—Terrebonne)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 10:3
- Roche, James** (VIA Rail)
Transports, budget principal 1989-1990, 15:12-3, 24-7, 30-2, 34-6
VIA Rail
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 19:25, 44, 49, 73, 79, 88
Rapport annuel 1988, étude, 15:12-3, 24-7, 30-2, 34-6
- Rolls-Royce Canada**
Aide aux employés, programme, 39:64-5
- Routes**
Autoroutes nationales, étude, 34:36
Compétences fédérales et provinciales, 34:36-7
Construction et réparation
Coût estimé, 22:30-1
Financement fédéral, contributions aux provinces, etc., 16:12-3; 18:41; 21:68; 22:8, 40; 23:48
Voir aussi VIA Rail—Services, réduction
Ontario, région nord
Situation, 34:35-6
Voir aussi sous le titre susmentionné Transcanadienne
Politique et normes nationales, élaboration, 34:35-7
Transcanadienne
Amélioration, 34:36
Construction, 47:9
Montréal—Val-d'Or (route 117), tronçon, réfection, 16:22
Nouveau-Brunswick, section, 21:20, 47; 26:38
Ontario, région nord, tronçon, 34:37
Responsabilité fédérale, 34:37
Voir aussi Transports routiers—Accidents
- Royanne-Unité**, *Voir* Transports aériens—Circulation
- Russell, Keith** (Commission des transports des provinces de l'Atlantique)
Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 31:11-2, 25, 31
- Saint-Basile-Le-Grand, Qué.**, *Voir* BPC
- Saint-Hubert (Qué.)**, *Voir* Agence spatiale canadienne
- Saint-Hubert, aéroport**
Aérogare
Construction, 13:35
Propriété, location, etc., 36:26-7
Gestion, cession à une autorité locale, 36:25, 27-8
Infrastructure routière, 16:28
Montréal, système aéroportuaire, relation, 36:14, 25

- Procédure et Règlement—Suite**
Députés—Suite
Questions
Politiques, 24:21, 23, 25
Portant sur ce qui s'est dit en caucus, 25:22
Répétitives, 8:25-8; 24:16-7
Supplémentaires, 10:14; 46:30
Journalistes, évacuation, 13:4
Langage antiparlementaire, 43:56
Membres du Comité, remplacement, 12:20
Ministère, capacité de répondre aux questions, 9:53-4
Motions
Mise aux voix, 21:36-40
Rejetées, interdiction de revenir sur une question décidée au cours de la même session, règle, 49:32-3
Voir aussi sous le titre susmentionné Députés—Présence
Planification des travaux, discussion en séance publique, 7:6-7
Portée du débat, 2:31-4; 3:52-3, 66-7, 84, 106; 4:47; 5:46; 7:41; 14:12-3, 23-5; 19:80
Président du Comité
Comportement, 2:33-4, 38-42
Interventions, 21:32, 36-7, 39, 85
Voir aussi sous le titre susmentionné Séances
Projet de loi, amendements
Corrélatifs, 11:19, 23
Dépassant la portée du projet de loi, 11:20-3, 35, 37-41, 56
Étude
Ordre, 11:34, 63-4
Rapport, 12:54
Où repassant la recommandation royale, irrecevable, 11:44-55
Présentes dans une langue officielle seulement, traduction, etc., 11:23-34
Recevabilité, détermination préalable, 11:38
Rappels au Règlement, invocation à tort, 19:79-80; 23:30-1
Séances, annulation, pouvoir du président du Comité, 23:39
Statut du Comité en attente du rapport du Comité de sélection, 49:6
Substitués, droit de vote, conditions, 11:71
Témoins
Comparution, obligation, recours possible, 3:112
Exposé
Lecture, incidence sur le temps consacré aux questions, 44:25; 48:6
Résumé plutôt que lecture intégrale, 30:7; 38:26; 42:20
Process-verbaux et témoignages
Impression, 1:17-8
Produits agricoles, transport
Politiques, examen, 33:10-1
Pronovost, Denis (PC—Saint-Maurice; vice-président)
Aéroports, 13:20; 16:39; 23:61; 36:21-3
Politique, étude, 36:1-3, 26
Alcool et drogues, consommation, 37:14
Stratégie, étude, 35:19, 26, 29, 32; 39:27-8; 41:17-8; 42:16-7, 30-1; 46:22
Bureau canadien de la sécurité aérienne, 2:12-4; 6:70-1
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:44-6, 63-4; 2:12-4, 76-7; 3:102; 4:16-7, 19-20, 30; 5:48; 6:68-70, 75, 80-2; 9:15-6, 53; 10:3, 37; 11:23-7, 30, 32, 34-5, 42-3, 48, 57, 66-7, 70, 75-6, 81, 92-4, 98; 12:21-3, 42-3, 55, 63
Canadien National, 14:29-30
Pensions, régime, examen, 29:19
Rapport annuel 1988, étude, 14:29-32
CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude, 49:21-2, 35
Comité, 11:11; 14:25; 15:35; 18:16; 19:78; 20:26, 38; 21:34; 42:31
Planification des travaux, 17:6, 14-5; 31:3; 34:3; 35:4
Séance d'organisation, 1:9
Île-du-Prince-Édouard, 30:20
Marine Atlantique, rapport annuel 1988, étude, 30:20
Navigation de plaisance, 2:76-7
Procédure et Règlement, 9:53; 11:23-7, 30, 32, 34; 14:24-5
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, 34:22
Transports, budget principal
1989-1990, 13:18-21; 14:29-32; 15:11-4, 35; 16:13-5, 39
1990-1991, 34:21-2; 37:14
Transports aériens, 41:17-8
Transports ferroviaires, 10:37; 14:31-2; 20:26-7; 34:21
Trois-Rivières, aéroport régional, 16:15; 36:21
VIA Rail, 13:18-21; 16:13-5; 17:6, 14-5; 34:22
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 18:16-20; 19:31-4, 71-3; 20:25-8, 31, 38; 21:38, 49-52; 22:21-3, 50-3, 59; 23:60-1, 64-6; 24:12-4; 25:23-6; 26:42, 47, 50-1, 53-4, 58; 28:20, 48-51
Rapport annuel 1988, étude, 15:11-4, 35
Voir aussi Vice-président du Comité
Pultz, Bruce (Bureau canadien de la sécurité aérienne)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 3:77-9, 89-92, 95-102, 107-10
Voir aussi Bureau canadien de la sécurité aérienne
Quail, R.A. (Garde côtière canadienne)
Transports, budget principal
1989-1990, 16:43-4
1990-1991, 34:21-3; 37:15-6
Québec (Qué.), *Voir* VIA Rail—Gares et Montréal
Québec, gouvernement, VIA Rail—Services, réduction—
Moratoire
Québec North Shore and Labrador, *Voir* Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2
Québec-Windsor, corridor, *Voir plutôt* Corridor Québec-Windsor
Radars, projet de modernisation, Voir Transports aériens—Circulation

Pêche sportive et autres activités liées à la faune, répercussions, coûts économiques, etc., 22:17

Pont Champlain (Montréal, Qué.)

Péage, abolition, perspectives, 34:25

Ponts Champlain et Jacques-Cartier (Montréal, Qué.)
Réfection, 18:18; 34:25

Porte-conteneurs. Voir Voie maritime du Saint-Laurent

Portelance, Arthur (Bureau canadien de la sécurité aérienne)

Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 3:77, 87-8, 98-104

Voir aussi Bureau canadien de la sécurité aérienne

Ports

Fraser, fleuve, coude de Steveston, mur de retenue, 13:28-9

Immobilisations, planification, 13:7

Postes, services

Régions rurales, 23:51

Pratt, Dennis (ministère des Transports)

Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 5:31-2, 34-8

Voir aussi Transports, ministère

Présidence, décisions et déclarations

Députés
Intentions, interprétation interdite, 12:20-1; 49:19

Questions
Politiques, 24:21, 23, 25

Portant sur ce qui s'est dit en caucus, interdiction, 25:22

Répétitives, 8:25-7; 24:16-7

Supplémentaires, 10:14; 46:30

Temps de parole et ordre d'intervention, 3:29-30; 5:16; 7:14; 8:27; 9:14, 33, 49; 19:25, 89, 110; 21:30, 32-3; 22:50; 23:55, 63; 26:30-1; 29:12, 21-2; 31:31; 34:17;

35:7, 19; 36:30; 37:10; 38:15; 39:58; 49:13, 23-4

Journalistes, évacuation, 13:4

Langage anti-parlementaire, 43:56

Membres du Comité, remplacement, 12:20

Ministère, comparution, 34:41, 45; 35:5; 37:13

Motions
Déclaration écrite, intégration aux témoignages, 37:5

Mise aux voix, 21:36-40

Rejetées, interdiction de revenir sur une question décidée au cours de la même session, règle, 49:32-3

Planification des travaux, discussion en séance publique, 7:77

Portée du débat, 2:31-4; 3:52-3, 66-7, 84, 106; 4:47; 5:46; 7:41; 14:12-3, 23-5; 19:80

Projet de loi, amendements

Corréatifs, 11:19, 23

Dépassant la portée du projet de loi, 11:21-3

Étude

Ordre, 11:34, 63-4

Exemplaires, distribution, 11:34

Outrepassant la recommandation royale, irrecevable, 11:44-7, 50-5

Présidence, décisions et déclarations—Suite

Projet de loi, amendements—Suite
Présentés dans une langue officielle seulement, traduction, etc., 11:24-7, 29-34

Recevabilité, détermination préalable, 11:38

Rappels au Règlement, invocation à tort, 19:79-80; 23:30-1

Salle de réunion, utilisation par autre comité, 29:4, 24-5; 32:4; 33:4, 22

Séances

Annulation

Faute de députés, 45:49

Pouvoir du président du Comité, 23:39

Convocation en vertu de l'art. 106(3) du Règl., 49:5

Durée, 31:24

Ordre du jour, 34:12-3

Suspension pour un vote à la Chambre, 22:46; 37:13-4

Report pour quelques minutes, 23:48

Témoins, comparution, report, 22:35-6

Substituts, droit de vote, conditions, 11:71

Témoins

Audition, ordre, 21:21-2

Comparution, 3:34; 21:40; 23:39-40; 37:11

Liste, 42:4

Obligation, recours possible, 3:112

Voir aussi sous le titre susmentionné Séances—

Suspension

Exposé
Intégration aux témoignages, 38:26-7, 43-4

Lecture, incidence sur le temps consacré aux questions, 44:25; 48:6

Résumé plutôt que lecture intégrale, 30:7; 38:26; 42:20

Reconvocation, 3:38; 38:43-4, 65

Temps consacré à chaque groupe, 21:5, 54; 24:77; 26:34-5; 31:21; 38:20; 39:51, 58; 42:23; 43:67

Président du Comité

Election de Nowlan, 1:7

Voir aussi Procédure et Règlement

Preuve au Canada, Loi. Voir Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2—Déclarations

Prévost, Pierre (Union des municipalités du Québec)

VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 21:64, 67-8

Pridde, Roland (Office national de l'énergie)

Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 8:5-15, 18

Prince Rupert, port

Terminal Fairview, aménagement, prêt fédéral, 13:6, 29, 31

Prince Rupert-Jasper, service ferroviaire. Voir VIA Rail—Jasper

Privatisation. Voir Aéroports—Gestion; Air Canada; Marine Atlantique; Transports ferroviaires—Voyageurs; VIA Rail

Députés

Assiduité, 12:20-1

Droit de vote, 21:40

Intentions, interprétation, 12:20-1; 49:19

Présence pour le vote sur une motion seulement, 21:37

Ordres de renvoi—Suite
Projet de loi C-2 (Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport), 1:3

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Voir
Alcool et drogues, consommation—Dépistage; Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Enquêtes; Transports aériens—Alcool et drogues—Dépistage

Organisation mondiale de la santé (OMS). Voir Alcool et drogues, consommation—Dépistage

Ottawa, Ont.

Tourisme, importance économique, 28:37
Voir aussi Transports ferroviaires—Voyageurs; VIA Rail *passim*

Ouellet, l'hon. André (L—Papineau—Saint-Michel)

VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:43

Page, Larry (Federal Express Canada Ltd.)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 45:29-49

Pagnuelo, Paul (Toronto-Havelock Passenger Line Association)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 25:10-6, 28-9

Parachutes. Voir Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2—Accident aéronautique—Avions

Parti libéral. Voir VIA Rail

Parti progressiste conservateur. Voir VIA Rail

Patterson, Cynthia (Dignité rurale du Canada)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 23:43-7, 52-5, 57-60, 63-6

PAXPORT, proposition. Voir Lester B. Pearson, aéroport international—Gestion—Privatisation

Pearson, aéroport international. Voir *pluôt* Lester B. Pearson, aéroport international

Pêche sportive. Voir Pollution de l'eau

Pelletier, Jean (Coalition des maires du corridor Québec-Windsor)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:30-1, 52

Penner, Keith. Voir Office national des transports

Peppier, Bill (Canadian Owners and Pilots Association)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 39:30-7

Personnes âgées. Voir VIA Rail

Pesticides. Voir Transports ferroviaires

Peterborough, Ont. Voir VIA Rail—Toronto

Peters, R.A. (Association du groupe de la navigation aérienne)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 45:50-60

Pétrole

Déversements. *Voir pluôt* Pollution de l'eau—Déversements
Produits contaminés par des déchets toxiques. *Voir pluôt* Déchets toxiques—Combustibles contaminés

Piché, Louise (CN Rail)

Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 38:36, 41

Pickering, Ont., aéroport
Construction, projet, 13:26-7; 25:16; 34:31
Seaton, Ont., nouvelle ville, création, relation, 36:8

Pickersgill, l'hon. Jack. Voir Céréales, transport ferroviaire—Tarif de l'Est—But

Pilotage. Voir Voie maritime du Saint-Laurent

Pilotage, Loi. Voir Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2

Pine Ridge, région (Ont.). Voir VIA Rail—Corridor—Services

Pine Ridge Rail Passenger Task Force
Composition et rôle, 26:43
Voir Témoins

Pipelines

Accidents

Banque de données, 8:5

Enquête par l'ONE

Conflit d'intérêt apparent, 8:7-8, 13-4, 19; 10:11-2; 11:18, 20

Critères d'intervention, 8:12-4

Exemples de cas, 8:6

Personnel, 8:7-9, 15

Pouvoirs, 8:15-6, 12, 17-9

Responsabilité, transfert au BEAT, proposition, 8:9-10, 12, 16-9

Environnement, répétitions, 8:6, 8

Etiats-Unis, enquête par le NTSB

Pouvoirs, 10:11-3

San Bernardino (Californie), cas, 10:12-3; 11:17

Morts et blessés, statistiques, 8:6

Nombre par année, 8:18

Extracôtiers, règlements, 8:12

Nombre et emplacement, 8:10-1

Pour produits autres que des hydrocarbures. *Voir pluôt* Produits

Sécurité

Conception, construction et entretien, relation, 8:6

Office national de l'énergie

Activités, description dans le rapport annuel, 8:6

Personnel, 8:6-7

Rôle, responsabilités, etc., 8:5; 9

Vancouver, île, projet, 8:12

Voir aussi Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Compétence

Plates-formes de forage. Voir Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Compétence

Police. Voir Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Coroners

Politique aéroportuaire. Voir *pluôt* Aéroports—Politique

Pollution. Voir Transports ferroviaires

Pollution de l'eau

Déversements pétroliers

Baie de Fundy, nettoyage, responsabilités des pollueurs, etc., 16:42-4

Groupe d'examen public, 34:10

Voie maritime du Saint-Laurent, matériel d'intervention, 32:9-10

- Nowlan, Pat—Suite**
Commission royale sur le transport des voyageurs, 19:93;
21:27-8; 34:17-8
CP Rail, 43:78; 84-7; 48:23
Federal Express Corporation, 45:35-7, 39, 42-3, 47-8
GO Transit, 19:93
Grain de l'Ouest, transport, Loi, 16:27; 32:14
Hullfax, port, situation, examen, 48:8-11, 14, 20-4, 26-7
Îles-de-la-Madeleine, transports maritimes, liaisons, examen, 48:28, 34, 37-8
Lester B. Pearson, aéroport international, 36:13-5, 19-21, 33
Mais, 31:22, 32
Marchandises, transport, 21:75, 79, 84
Maritime Atlantique, rapport annuel 1988, étude, 30:8, 10
National Transportation Safety Board, 1:68; 2:30; 6:24, 37;
9:25; 10:5-6, 19, 21-2, 31-3, 52, 55-6, 62-3
Opérateurs radio, 42:16
Opératrices, 8:7-8, 10-1
Productoducs, 8:9
Routes, 47:9
Soviet suprême, table ronde avec une délégation
parlementaire, 47:4-16
Transport multimodal, 34:17
Transport par autobus, 23:5, 17, 41-2
Transports, budget principal
1989-1990, 13:21, 24, 38; 14:12-3, 36, 44, 60; 15:16-8, 20, 23,
26-7, 32-4, 37-8, 40-3; 16:27, 32-3
1990-1991, 34:17-8, 28-9, 34-5, 44; 37:18
Transports aériens, 3:60-1, 63, 65; 42:9; 44:14, 24; 45:59
Transports ferroviaires, 7:7; 18:44-8; 20:43; 21:77; 38:38; 43:82,
87; 44:68; 47:13
Transports maritimes, 7:54; 10:13; 34:44; 43:34, 50
URSS, 47:6-8, 10, 15
Vancouver, port, 48:8
VIA Rail, 14:12-3, 36; 16:27, 32; 17:5-8, 10-2, 14-6; 34:29
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen,
18:4-5, 11, 25-6, 29-30, 33, 42-8; 19:21, 24-5, 30, 34,
39, 41, 44, 47-50, 55, 59-60, 62, 68, 70, 75, 86, 92-4,
99-100, 102-4; 20:12, 19-20, 22, 24, 30, 33, 39, 41-7,
49-50, 52-3; 21:15, 19, 27-31, 34-6, 44, 52, 54, 71-2, 75-9,
81, 83-5; 22:14, 16, 28-9, 55, 58, 65, 68-9; 23:5, 7, 11, 17,
28-32, 41-2; 24:7, 10, 12, 16-7, 20, 23, 27-9, 46, 48, 53-4,
73, 76-7; 25:26, 29; 26:13, 20, 23-4; 27:10-1, 15-7, 19, 24,
27, 31; 28:20, 33, 38-9, 58, 62-8, 77
Rapport annuel 1988, étude, 15:16-8, 20, 23, 26-7, 32-4,
37-8, 40-3
Voie maritime du Saint-Laurent, 32:17, 29-30, 32-3
Voir aussi Président du Comité
- NTSB, Voir** National Transportation Safety Board
- OACI, Voir** Organisation de l'aviation civile internationale
- Occupational Medical Association** (États-Unis). *Voir* Alcool et
drogues, consommation—Dépistage
- Ocean Ranger, plate-forme de forage, accident**
Allusions, 1:30; 2:60; 5:33
Enquête, 7:59
- O'Connell, Noel** (ministère de l'Agriculture)
Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine),
projet de loi C-26 (teneur), étude, 33:5-10, 12-28
- Ordres de renvoi**
Alcool et drogues, consommation, stratégie, 35:3
Comité, composition, 1:3
- Opérateurs radio**
Alcool et drogues, consommation
Absence, période, règles, 42:6
Aide aux employés, programme, 42:14, 18
Dépistage, situation aux E.-U., etc., 42:12
Interdiction en milieu de travail, règles, 42:6, 17-9
Responsabilité criminelle en cas d'accident, 42:6
Communications, enregistrement, 42:6, 15-6
Conditions de travail, 42:5
Conventions collectives, 42:6-7
Examens médicaux, 42:16
Heures supplémentaires, 42:5, 8-9
Rendement, évaluation et surveillance, 42:6, 13-5
- Ontario Public Interest Research Group**
Composition et rôle, 26:35, 42
Voir aussi Témoins
- Ontario Northland Railway**
Aide aux employés, programme, 44:31
- Ontario, gouvernement, Voir** VIA Rail—Services, réduction
- ONT, Voir** Office national des transports
- ONE, Voir** Office national de l'énergie
- OMS, Voir** Organisation mondiale de la santé
- Organisation mondiale de la santé**
C-2, étude, 4:34-6, 38, 44
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi
(CP Rail)
O'Meara, Raymond L. (CP Rail)
d'appel, évaluation, 32:10
- Oldman, rivière, projet hydro-électrique**
Environnement, répercussions, décision de la Cour fédérale
examen, 26:59-61
- O'Kurlley, Brian** (PC—Élk Island)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs,
examen, 26:59-61
- Témoins; Voir** VIA Rail *passim*
- Personnel; Bureau d'enquête sur les accidents de transport—**
Voir aussi Bureau d'enquête sur les accidents de transport—
centrale et des activités régionales, antécédents, 7:4-5
- Rimmer, Doug, directeur général de l'Administration**
Ressources, 7:14
Règlements administratifs, publication, 11:84-5
Penner, Keith, nomination par décret, 1:22
Membres temporaires, nomination, possibilité, 2:72
Membres, mandat, durée, 11:58
McLaughlin, Gary, directeur des enquêtes, antécédents, 7:5
Enquêteurs, 7:15
Enquêtes, 7:7, 14
Composition, 47:9
Compétences, 47:8
- Office national des transports (ONT)**
Témoins; VIA Rail—Président-directeur général
loi C-2; Pipelines—Accidents—Enquête et Sécurité;
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de
les accidents de transports—Compétence—Pipelines;
Office national de l'énergie (ONE). *Voir* Bureau d'enquête sur

- National Transportation Safety Board**...—*Suite*
- Norrie, William (Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups)
- VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 24:55-62, 64-6, 68-76
- North Bay, Ont. *Voir* VIA Rail—Toronto
- Northumberland, comté (Ont.). *Voir* VIA Rail—Corridor Services—Pine
- Northwest Airlines. *Voir* Transports aériens—Pilotes—Alcool réduction
- Nouveau-Brunswick, gouvernement. *Voir* VIA Rail—Services
- Nouvelle-Écosse, gouvernement. *Voir* Témoin; VIA Rail—Services, réduction
- Nowlan, Pat (PC)—Annapolis Valley—Hants; président) Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, nomination par décret, examen, 32:10, 14, 17, 19, 29-30, 32-3
- Aéroports, 16:32-3; 36:13, 22, 24
- Air Canada, 47:9
- Alcool et drogues, consommation, 11:41
- Stratégie, étude, 35:8-12, 3-29-32; 38:8, 15, 18, 22, 38, 44; 42:9, 11-2, 15-6, 22, 29; 43:11-2, 14, 16-7, 20, 34, 36-7, 41-3, 50-2, 55, 60, 78, 82-7; 44:11, 14, 24-5, 42, 46, 65, 68; 45:7, 13-6, 34-7, 39, 42-3, 47-9, 52, 54, 57, 59; 46:21-2, 30, 37, 41-3, 46, 48, 52-3
- AMTRAK, 20:53; 27:10-1, 15-7, 19, 24, 27, 31; 28:38-9, 62-3, 67
- Arctique, 34:34-5
- Association des syndicats de cheminots du Canada, 5:9
- Benjamin, Les, 16:45
- Brise-glace polaire de classe 8, 34:34-5
- Bureau canadien de la sécurité aérienne, 2:5, 17, 21; 3:14-6, 21, 39, 47-9, 58, 72; 7:34
- Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:31, 34-5, 44, 53, 58, 64, 68, 71; 2:5, 17, 21-3, 25, 30, 79-80, 82-3; 3:8, 10, 14-6, 21, 28-9, 36, 44, 47-50, 52-3, 58, 60-3, 65-7, 69-70, 72, 79, 84-6, 91, 96, 98, 100, 102, 105-6, 109; 5:8, 29, 31-3, 35-6, 27-8, 30-1, 37, 44, 57-61, 70-1, 78, 85-90, 96-7; 7:5, 7, 15, 18, 26, 34, 36-7, 42-3, 50, 54-6, 63, 72; 8:7-11, 20, 29-30; 9:13-4, 25, 31, 34-5, 41, 44; 10:3, 13, 19, 21-2, 31-3, 45, 52, 55-7, 62-3; 11:41-2, 46-7, 58, 67, 69-73, 83-5; 12:17-9, 24-6, 29-30, 32-5, 41, 44, 46-7, 50-3, 57-8
- Burlington Northern, 48:26
- Camionnage, 46:48; 48:20
- Canadien National
- Pensions, régime, examen, 29:8-9, 11, 18, 20, 23-4
- Rapport annuel 1988, étude, 14:12-3, 36, 44, 60
- Central Western Railway, 18:26
- Céréales, transport ferroviaire, 31:5-6, 8, 11, 21-4, 27-8, 30, 34; 32:19; 33:5, 9-10, 15-6, 20-2, 25, 27-8; 48:23
- Céréales fourragères, transport, programme d'aide, 33:7
- Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 31:5-6, 8, 11, 21-4, 27-8, 30, 32-5; 33:5, 7, 9-10, 15-6, 20-2, 25, 27-8
- Churchill, port, 24:46
- CN Rail, 14:44, 60; 19:103-4; 48:22-3
- CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude, 49:5-9, 13, 15-6, 27-31
- National Transportation Safety Board**...—*Suite*
- Voir aussi* Alcool et drogues, consommation—Dépistage; Bureau canadien de la sécurité aérienne; Bureau d'enquête sur les accidents de transport; Navigation de plaisance—Accidents—États-Unis; Pipelines—Accidents—États-Unis; Témoin; Transport par autobus—Autobus scolaires—États-Unis; Transports aériens—Accidents—Aéronefs; Transports maritimes—Exxon Valdez
- Nault, Robert D. (L)—Kenora—Rainy River
- Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 38:11-5, 34-7, 65; 39:17-9, 21-2, 45-8, 56-7, 63-4, 72-4; 41:18-21; 43:27-8, 75-8, 82-5; 44:22-3, 32-3, 45-7, 66-8; 45:8-10, 44-6; 46:12-2, 26-8
- Camionnage, 44:33, 45-7
- Canadien National, pensions, régime, examen, 29:12, 21-2
- CN Rail, 38:35-7; 43:75; 45:8
- Comité, 29:12; 38:44; 39:51
- CP Rail, 43:78, 82-3; 45:9
- Federal Express Corporation, 45:44-6
- Garde côtière américaine, 46:26
- Routes, 34:35-7
- Transports, budget principal 1990-1991, 34:33, 35-7
- Transports aériens, 39:21-2; 41:19-20; 44:22-3
- Transports ferroviaires, 38:11-5, 65; 41:18; 43:75-8; 44:32-3, 67; 45:9-10
- Transports maritimes, 39:45-8; 43:27-8
- VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 22:26-8
- Navigation de plaisance**
- Accidents
- Enquêtes, juridiction, 5:34
- États-Unis, compétence de la NTSB, 10:15
- Rapports, système, établissement proposé, 2:76
- Victimes, 2:60, 63-4; 3:27; 5:34
- Sécurité, réglementation, 2:60, 64, 76-7
- Voir aussi* Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Compétence; Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2—«Accident maritime»
- Navires, construction. *Voir* pluri Construction navale
- New Haven (E.-U.). *Voir* AMTRAK—Corridor—Réseau
- New York (E.-U.). *Voir* AMTRAK—Corridor
- Niagara Falls, Ont. *Voir* VIA Rail—Toronto—Hamilton
- Nielsen, groupe de travail. *Voir* VIA Rail—Coûts, recouvrement
- Nishanov, Rafik N. (Soviet suprême)
- Soviet suprême, table ronde avec une délégation parlementaire, 47:6-7, 11-7
- Noble, Cap. Dave (Association canadienne des pilotes de lignes aériennes)
- Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 44:14-7, 23-4
- Nominations par décret**
- Examen par le Comité, 1:21-2; 10:7; 22:70; 30:4; 32:10
- Voir aussi* Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; Commission royale sur le transport des voyageurs—Membres: Marine Atlantique—Ivany; Office national des transports—Penne

- Nanaimo-Esquimalt, service ferroviaire.** *Voir* VIA Rail
- National Association of Railroad Passengers (États-Unis)**
Composition et rôle, 28:60
Création, historique, 28:62
Voir aussi AMTRAK; Comité—Témoins—Comparution; Témoins
- National Highway Traffic Safety Board.** *Voir* Transports routiers—Alcool—États-Unis
- National Transportation Safety Board (NTSB)**
Allusions, 1:68; 2:81; 3:68; 6:24, 74; 9:25
Budget des dépenses, approbation, processus, 10:51-2
Burnett, Jim, membre, antécédents, 10:6
Directeur des enquêtes, pouvoirs, 10:43
Enquêtes
Alcool et drogues, consommation, dépistage, 10:25-7
Audiences publiques, tenue, processus, 10:57-8
Autorités militaires, collaboration, 10:43-4
Avocats et assureurs, participation interdite, 10:50-1, 57
Cas, sélection, critères, 10:12-4
Causes probables, détermination, 10:48-9
Durée, 2:30-1
Lieux de l'accident, accès, 10:17-9, 36-9
Primaute de la NTSB, 10:16-7
Procédure, 10:5
Situations pouvant mener à des accidents, examen, 10:47-8
Transporteurs impliqués, enquêtes internes, information, accès, 10:62-5
Transports ferroviaires, accidents, critère d'intervention, 4:6
Transports routiers, accidents, 10:40-1
États, compétences, implications, 10:44-7
Enquêteurs, responsabilité, 10:35
Indépendance, 10:29-30
Membres
Collégialité, 10:20
Compétences, 10:10-1, 21, 25, 34-5
Différends, 6:66
Emploi du temps, 10:42-3
Lieux de l'accident, accès, 10:20-1
Mandat, durée, 10:6
Nombre, 2:72; 3:99, 101; 10:6, 41
Nomination, mécanisme, 3:44; 10:7-9
Représentativité, 10:6
Voir aussi sous le titre susmentionné Personnel
Organisation, 10:56-7
Personnel, 10:41-2
Membres, relations, 10:53-4
Président, pouvoirs, 10:19-20, 53-6
Projets de rapport, distribution, 6:37-8, 40; 9:25; 10:30-4
Rapports
Diffusion, modalités, 10:30-1
Dissidence, cas, 10:20-2, 60-1
Recommandations, pouvoir d'émettre, 7:73
Responsabilités, partage, 2:63
«Safety», mot, présence dans le nom de l'organisme
Sécurité, objectif, réalisations, problèmes posés par la déréglementation, 10:22-5
- Milison, John** (Coalition des maires du corridor Québec-Windsor)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:33-4, 42-3
- Ministère de la Consommation et des Corporations.** *Voir plutôt* Consommation et Corporations, ministère
- Ministère de l'Agriculture.** *Voir plutôt* Agriculture, ministère
- Ministère des Transports.** *Voir plutôt* Transports, ministère
- Minoterie, industrie.** *Voir plutôt* Meunerie, industrie
- Mirabel, aéroport international**
Construction, décision, coût, 26:31
Et aéroport international de Dorval, gestion, cession à une autorité locale, 16:37-8; 36:6, 25-6, 31-2
Voir aussi VIA Rail—Corridor—Aéroports
- Mississauga, Ont.** *Voir* Transports ferroviaires—Accidents
- Mitchell, Margaret Anne** (NPD—Vancouver-Est)
Comité, planification des travaux, 17:13
VIA Rail, 17:13
- Moncton, N.-B.** *Voir* CN Rail; VIA Rail—Transcontinental de l'Est—Saint-Jean
- Monteith, Ken** (PC—Eglin)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 41:23-4
Transports aériens, 41:23-4
- Mont-Joli, Qué., aéroport**
Non-rennabilité, 21:62, 64
- Montréal, Qué.** *Voir* Routes—Transcanadienne; Saint-Hubert, aéroport; VIA Rail *passim*
- Moreau, René** (Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec pour le Front commun des syndicats du rail)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 22:50-1, 53-4, 58, 65-6, 68
- Morency, Bernard** (William M. Mercer Ltée)
Canadien National, pensions, régime, examen, 29:10-2, 14-5, 18-9, 21, 23
- Morin, Bill** (VIA Rail)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 19:13-4, 44-8, 50, 52, 55-6, 58-9, 65-70, 76, 78, 82-3, 85, 87, 92, 94
- Morrison, Harold** (M-TRAC)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 7:63-75
- Moshansky, juge Virgil.** *Voir* Transports aériens—Accidents—Dryden
- Moules zébrées**
Grands lacs, infestation, 32:20
- Muironey, le très hon. Brian, premier ministre.** *Voir* Alcool et drogues, consommation—Situation; VIA Rail
- Murdochville, Qué.** *Voir* Cuivre
- Murray, Ralph** (Commission des transports des provinces de l'Atlantique)
Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 31:13-4, 25, 34

- Martin, l'hon. Shirley—Suite**
Bureau d'enquête sur les accidents de...—Suite
Personnel, employés mutés des organismes actuels, 1:61
Président, 1:42, 53; 9:11-4; 11:64-5
Projets de rapport, 1:49-50, 54-5; 9:6-7, 20, 24-5, 27-32, 37; 12:42-3, 46
Quorum, 1:51; 9:16; 11:96-7
Rapport annuel, dépôt au Parlement, proposition, 12:17-8
Rapports, 1:46-7, 54; 9:26
Rapports provisoires, 9:6; 12:47-9
Règlements et politiques, 9:40; 11:82, 86-7, 89
Responsabilités, partage entre les membres, le président et les directeurs des enquêtes, 9:5; 11:91
Vice-président, sélection, 11:64
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2
Accident aéronautique, 9:36; 11:14-5
«Accident de transport», définition, 1:56
«Accident ferroviaire», définition, 9:15
«Accident maritime», définition, 9:37-8
Adoption, report proposé, 9:5; 17-9
Amendements, 9:41
Bureau canadien de la sécurité aérienne, Loi, comparaison, 9:27
Déclarations, 9:39
Documents, saisie, 12:26-8, 34
Enregistrements contrôle, 1:61; 12:53, 62
Entrée en vigueur, 1:55-6
Étude, 1:36-59, 61-8, 70-3; 9:4-34, 36-41; 11:14-5, 20, 23, 31-2, 34, 39-40, 45, 47-8, 58-9, 64-5, 69-71, 74, 82, 86-7, 89, 91, 96-7; 12:17-8, 22-4, 26-8, 34, 37, 39-40, 42-3, 46-9, 53-4, 56-60, 62, 64-5
Examen de la loi en 1994, 9:38, 40
Incidents, rapports, 1:63-4
Libellé, erreurs de traduction, 9:27
Objet, 1:55
Camionnage, 1:70; 9:48-9
Comité, 11:12-3
Déchets dangereux, gestion
Entente canado-américaine, 9:42
Environnement, ministère, responsabilité, 9:42
Installations, emplacements, 9:50-1
Mouvement transfrontalier, convention internationale, signatur par le Canada, 9:47
Déchets toxiques, combustibles contaminés, transport des États-Unis au Canada
Étude, 9:42-52, 54-6
Green, Daniel, préoccupations exprimées, 9:43-7
Inspecteurs postés à la frontière, nombre, 9:46, 54-5
Keyes, Stan, lettre au président du Comité, 9:42
Marchandises dangereuses, transport
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, rôle, 1:52
«Déchets», définition, élargissement, 9:43
Inspection, responsabilité, partage fédéral-provincial, 9:42-3
Transports, ministère, rôle, 9:42
National Transportation Safety Board, 1:68
Procédure et Règlement, 11:20, 23, 34; 12:54
Transports aériens
Accidents, 1:41; 9:9
- Martin, l'hon. Shirley—Suite**
Incidents, rapport, exigences, 1:47
Maryland. Voir Transports ferroviaires—Accidents—Contrail
Masse, Yvon (CN Rail)
Canadien National, rapport annuel 1988, étude, 14:41-2, 45-6, 52-3
Transports, budget principal 1989-1990, 14:41-2, 45-6, 52-3
Mastromatteo, Ernest (Association médicale canadienne)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 44:57-9, 63
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 46:21
McCreath, Peter L. (PC—South Shore)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 46:21
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 25:29
McKee, l'hon. Michael (Comité de sauvetage de VIA Rail)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 21:19-21, 44, 47, 50
McKendry, Dave (Association des consommateurs du Canada)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 6:28-9, 36-41
McLaughlin, Gary (Office national des transports)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 7:5-8, 10, 12-5
Voir aussi Office national des transports
McMurray, William G. (CP Rail)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 4:44
Médecins
Alcool et drogues, consommation
Dépistage aléatoire, 44:62
Intervention, mécanismes, 44:61
Responsabilités professionnelles, problème des «médecins complaisants», etc., mesures disciplinaires, 44:64-6
Meunerie, industrie
Capacité, utilisation, 31:16
Minoteries américaines subventionnées, 31:19
Voir aussi Céréales, transport ferroviaire—Tarif de l'Est; Libre-échange canado-américain, Accord
Middlestead, Herb (Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 24:61, 63, 67, 69-71, 73, 76
Migie, Howard (ministère de l'Agriculture)
Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 33:10-2, 15-6, 20-1, 23
Miller, Jim (ministère des Transports)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 9:25-6, 35; 12:24, 28-31, 35

- Marine Atlantique—Suite**
 Employés, nombre, 30:6
 Équité en matière d'emploi, 30:12-3
 État consolidé des résultats, recettes et amortissement, comptabilisation, 30:21-2
 Flotte, importance, 30:6
 Historique, 30:5
 Ivany, Terry, président-directeur général
 Antécédents, 30:8
 Nomination par décret, 30:4-5
 Mandat, 30:5-7
 Marchandises dangereuses, transport, 30:21
 Privatisation, préparatifs, 30:10-11, 13
 Rapport annuel 1989, publication, date prévue, 30:22
 Rupture avec le CN
 Actifs, transfert, 30:14
 Répercussions, 30:6
 Service, amélioration, objectif, 30:8-9
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Subvention—Réduction
 Services bilingues, 30:11-2
 Subvention
 Gouvernement fédéral, contribution, 18:41
 Réduction
 Objectif, 30:8
 Service, amélioration, objectif, conciliation, 30:9, 11, 16-9
 Tarifs, augmentation
 Camionneurs, 30:18
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Subvention—Réduction
 Ile-du-Prince-Édouard—Liaison: Témoins;
 Travailleurs, services—Argentina
Marine marchande du Canada, Loi
 Révision, 7:56
 Voir aussi Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Transports maritimes—Accidents—Enquêtes
Martin, I' hon. Shirley (PC—Lincoln; ministre d'Etat chargée des Transports)
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport
 Compétence, 1:45-7, 51-2, 58-9, 61-2, 64-7; 9:5-6, 36-40; 11:39-40
 Directeurs des enquêtes, 1:38-9
 Enquêtes, 1:68; 9:7-10, 32-3, 36; 12:22, 39
 Enquêtes publiques, tenue, 9:32
 Enquêteurs, 1:53-4, 71; 9:15, 38-9; 12:24, 56-60
 Entrée en fonction, 1:55-6; 9:19
 Etudes et enquêtes spéciales relatives à la sécurité des transports, droit d'entreprendre, proposition, 11:69-71
 Fonctionnement, 9:9-10
 Impuabilité, ministre responsable, etc., 9:11, 26
 Indépendance, 1:49-50, 57, 67
 Membres, 1:39-40, 44-5, 47-8, 67; 9:10-11, 14, 16, 21, 33, 40; 11:47-8, 58-9, 74
 Nom, modification, inclusion proposée du mot «sécurité», 9:11
 Observateurs, 1:43, 49-51; 12:40
Malone, Arnold—Suite
 Commission royale sur le transport des voyageurs, 34:37
 Déchets dangereux, gestion, 9:49-51
 Déchets toxiques, combustibles contaminés, transport des
 E.-U. au Canada, étude, 9:49-52
 Lester B. Pearson, aéroport international, 13:25-7
 National Transportation Safety Board, 10:13, 43-4, 46
 Pipelines, 8:12-4; 10:11-3; 11:18
 Procédure et Règlement, 8:25-7; 9:53; 11:28, 30, 71; 12:54
 Productivité, 8:14-5
 Transports, budget principal
 1989-1990, 13:25-7; 14:17-21
 1990-1991, 34:37-40
 Transports aériens, 7:37
 Transports ferroviaires, 1:57-8; 4:18, 43-4; 20:34, 36-7
 Transports routiers, 11:40
 VIA Rail, 17:7, 16
 Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 18:23-7; 19:22-7, 63-5, 79, 102; 20:31-2, 34-7, 39, 42
 Voie maritime du Saint-Laurent, 32:26-7
Malton, Ont. Voir Transports aériens—Accidents
Manitoba, gouvernement. Voir Témoins; VIA Rail—Régions éloignées et Services, réduction
Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups. Voir Témoins; VIA Rail—Services, réduction
Marchandises, transport
 Nouvelle-Ecosse, étude, 21:74-6, 78-9, 84
Marchandises dangereuses, transport
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport, rôle, 1:52
 «Déchets», définition, élargissement, 9:43
 Inspection
 Dépenses fédérales, 13:32-3
 Formation des inspecteurs, 9:43
 Responsabilités, partage fédéral-provincial, 9:42-3
 Transports, ministère, rôle, 9:42
 Voir aussi Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Compétence; Camionnage; Marine Atlantique; Transports ferroviaires
Marchandises dangereuses, transport, Loi
 Règlements, modification, 34:10
Marchi, Sergio (L—York-Ouest)
 CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude, 49:16-8, 30, 32
 Comité, 49:16
Maritima. Voir Alcool et drogues, consommation
Marine Atlantique
 Actifs
 Valeur, 30:6
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Rupture
 Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve
 Acquisition en 1987, 30:5, 14
 Subvention, taux, 30:14
 Concurrents, 30:14-5
 Conseil d'administration, membres
 Femmes, représentation, 30:20-1
 Nombre et rémunération, 30:15

- Lewis, l'hon. Douglas Grinslade—Suite**
Transports ferroviaires—*Suite*
Lignes secondaires, abandon, 34:40
Voyageurs, services, 34:21-2
Transports maritimes, coûts, recouvrement, consultations, 37:15
Vancouver, aéroport international, 34:9
VIA Rail
Financement, subventions de fonctionnement, etc., 37:16
Matériel roulant, 34:18-9
Montagnard des Rocheuses, service, privatisation, 37:16-7
P.D.G., nomination de Ron Lawless, 37:17-8
Services, réduction, 34:20, 31
Toronto-North Bay, service, suppression, 34:20
Voir aussi VIA Rail—Services, réduction—Décision
- Lewis, Ken** (Association des industries aérospatiales du Canada)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 5:41-51
- Libre-échange canado-américain, Accord**
Allusions, 39:6, 59; 44:40; 45:22-3, 25
Meunerie, industrie, adaptation, mesures, 31:16
Windor, Ont., économie, répercussions, 28:33
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Dépistage; Céréales fourragères—Importation
- Lignes aériennes Canadien International**
Aide aux employés, programme, 39:64
- Limn, John A.** (CP Rail)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 38:46-62; 43:74-87
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 4:30-4, 37-46, 48-50
Voir aussi CP Rail
- London (Ont.). Voir** VIA Rail *passim*
- London, aéroport**
Sous-utilisation, 13:35-6
- LTGO. Voir** Grain de l'Ouest, transport, Loi
- Lynn Lake, Man.**
Population, 24:51
Transports, modes disponibles, 24:45, 51-2
Voir aussi VIA Rail
- M-TRAC. Voir** Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Témoins
- MacArthur, Les** (Association des armateurs canadiens)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 43:32
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 6:11
- MacDonald, Manning** (Comité de sauvetage de VIA Rail)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 21:22-6, 28-9
- MacDonald, Ron** (L—Dartmouth)
Halifax, port, situation, examen, 48:15-7
- MacDougall, Don** (gouvernement de la Nouvelle-Écosse)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 21:76-7, 79, 81
- MacEachern, William** (Bureau canadien de la sécurité aérienne)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 3:77, 79-86, 92-3, 95-100, 103-8, 111
Voir aussi Bureau canadien de la sécurité aérienne
- MacLaren, Doug** (Syndicat international des marins canadiens)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 6:90-6
Voir aussi Syndicat international des marins canadiens
- MacLaren, Ken** (Association canadienne du camionnage)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 44:34-50
- MacLellan, Russell** (L—Cape Breton—The Sydneys)
CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude, 49:12-5, 24, 31, 33-5
Transports, budget principal 1989-1990, 15:31-3
VIA Rail, rapport annuel 1988, étude, 15:31-3
- MacWilliam, Lyle Dean** (NPD—Okanagan—Shuswap)
Canadien National, rapport annuel 1988, étude, 14:46-8
Transports, budget principal 1989-1990, 14:46-8
- Maheu, Shirley** (L—Saint-Laurent—Cartierville)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 21:63-5
- Maine. Voir** VIA Rail—Transcontinental de l'Est
- Maitres du corridor Québec-Windsor. Voir** *plutôt* Coalition des maîtres du corridor Québec-Windsor
- Mais**
Importations des E.-U., droits compensateurs
Colombie-Britannique, exemption, 31:22, 32; 33:24
25-6, 32; 33:17, 24
- Majesky, Wally** (Syndicat uni du transport)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 43:55-6, 59-61, 63-7
- Malone, Arnold** (PC—Crowfoot)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, nomination par décret, examen, 32:7, 26-7
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 35:29-31, 34; 46:22
BPC, 9:49
- Bureau canadien de la sécurité aérienne, 2:69-70; 3:46-8, 68; 7:39**
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:57-9, 68-9; 2:69-71; 3:46-8, 50, 68, 74-5, 84; 4:17-9, 43-4; 5:16-8; 6:18-21, 42-3, 55-6; 7:33, 37-9; 8:12-5, 24-7; 9:35-6; 10:3, 9-13, 43-4, 46; 11:17, 28, 30, 36-7, 39-40, 43, 48-9, 60-1, 65, 71, 82-3, 87, 91, 94-5; 12:18-9, 35-6, 38, 40-1, 44-5, 51, 54
- Camionnage, 9:51-2**
Canadien National, rapport annuel 1988, étude, 14:17-21
Céréales, transport, 1:12-3; 14:17-21; 19:102; 32:26; 34:37-40
Churchill, port, 32:26
CN Rail, 4:17; 19:102
CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude, 49:14-6, 24-5
Comité, 3:57; 13:8; 18:25-6; 19:25
Planification des travaux, 17:7, 16; 35:4
Séance d'organisation, 1:7, 12-3, 21

Lester B. Pearson, aéroport international— <i>Suite</i>	Aérogare n° 3	Construction malgré la capacité insuffisante des pistes d'atterrissage, 5:45; 13:27; 16:44-5; 34:26	Ouverture, date prévue, 34:8; 24; 36:7	Pistes, utilisation, incidence, 36:18-9	Secrétariat privé, participation, 16:39-40	Air, qualité, surveillance, 34:34	Aviation générale	Détournement vers d'autres aéroports, 36:13, 20	Droits d'atterrissage, 36:33	Problèmes causés, 16:31-2	Avions <i>DASH</i> 8, services, relocalisation à d'autres aéroports, possibilité, 34:42-4	Bruit	Avions, vitrages, altitude minimale, relation, 34:32-3; 36:18	Réduction, mesures, 34:25-7; 36:10	Règles, 36:10	Résidents du voisinage, plaintes, 36:17-8	Surveillance, équipement, 36:9-10	Capacité	Comparaison avec d'autres aéroports, 36:20-1, 33	Optimale, détermination, 36:9, 11	Circulation aérienne	Contrôle, recommandations du BCSA, 3:107-8	Plafond de 70 décollages/atterrissages à l'heure, 5:42-3; 36:18-20; 39:24	Réduction en détournant vers l'aéroport d'Hamilton et ailleurs, 5:50; 13:26, 31-2; 16:42, 44; 34:23-4; 36:8-9, 11-4, 16; 37:8-9, 18	Congestion	mesures, 36:6-9, 14-5	Réduction, <i>voir aussi sous le titre susmentionné</i> Pistes nouvelles	Contrôleurs aériens, insuffisance, 5:45; 13:25	Droits d'atterrissage	Autres aéroports, comparaison, 36:33	<i>voir aussi sous le titre susmentionné</i> Aviation générale	Gestion	Cession à une autorité locale, 16:38; 36:7, 14, 31-2	Privatisation, proposition <i>PAXPORT</i> , 34:14-5; 36:7-8	Gouvernement fédéral, investissement, 18:41	Pistes nouvelles, construction, 13:26; 22:8-9	Congestion, répercussions, 36:12-3	Environnement, répercussions, évaluation, audiences publiques, etc., 34:8, 24, 27, 32-4, 44; 36:7	Études techniques, 34:8; 36:9	Plan-cadre, 34:9, 43; 36:9, 14	Situation, 5:40, 43; 16:13; 37:11	Amélioration, mesures, 13:25-7; 16:30	Voies, système de réservation, mise en place, 34:8	Voyageurs, nombre par an, 16:29; 34:26; 36:15	<i>voir aussi</i> VIA Rail—Corridor—Aéroports	Levine, Howard (Coalition des maîtres du corridor Québec-Windsor)	VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:35-6	Lewis, Dave (Association canadienne du contrôle du trafic aérien)	Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 41:4-19, 21-6
---	---------------	---	--	---	--	-----------------------------------	-------------------	---	------------------------------	---------------------------	---	-------	---	------------------------------------	---------------	---	-----------------------------------	----------	--	-----------------------------------	----------------------	--	---	---	------------	-----------------------	--	--	-----------------------	--------------------------------------	--	---------	--	---	---	---	------------------------------------	---	-------------------------------	--------------------------------	-----------------------------------	---------------------------------------	--	---	---	---	--	---	--

- Hedley, Harold** (ministère de l'Agriculture)
Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 33:21, 25
- Hickling, rapport.** Voir Bureau canadien de la sécurité aérienne; Bureau d'enquête sur les accidents de transport aérien; Alb. Voir Transports ferroviaires—Accidents
- Holloway, Chris** (Transport 2000)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 20:5-13, 15-8, 20-1, 23-4, 26, 28, 30-2, 34-48, 50
- Holtmann, Felix** (PC—Portage—Interlake)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 46:22
- Hornet, Bob** (PC—Mississauga—Ouest)
Comité, planification des travaux, 17:10
- Hornet, Hugh** (VIA Rail)
Transports, budget principal 1989-1990, 15:14-8, 38-9
VIA Rail, rapport annuel 1988, étude, 15:14-8, 38-9
Voir aussi Central Western Railway Corporation; VIA Rail—Montagnard—Privatisation
- Horodyski, Stan** (Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 26:10-6, 22-4, 32-3
- Hudson Transport.** Voir Transports maritimes—Accidents—Enquêtes
- Hurtubise, Suzanne** (ministère des Transports)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 24:5-6, 8-13, 18, 26, 30-2
- Hyndman, Commission.** Voir *pluri* Commission royale sur le transport des voyageurs
- Ile-du-Prince-Édouard**
Liaison fixe au Nouveau-Brunswick, construction, projet, répercussions sur les employés de Marine Atlantique, 30:16, 19-20
- Iles-de-la-Madeleine**
Transports maritimes, liaisons, examen, 48:28-39
- Interfinancement, régime.** Voir Transports
- Ivany, Terry** (Marine Atlantique)
Marine Atlantique, rapport annuel 1988, étude, 30:4-22
Voir aussi Marine Atlantique
- James, Ken** (PC—Sarnia—Lambton; secrétaire parlementaire du ministre du Travail)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 19:57-9
- Jamieson, Roy** (Transport 2000)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 20:16, 18-9, 29, 50-1, 53
- Jasper-Prince Rupert, service ferroviaire.** Voir VIA Rail
- Jeanes, David** (Transport 2000)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 20:13-4, 17-8, 20-6, 28, 31-6, 38-9, 42-7, 49-51
- Johnson, Ken** (Bureau canadien de la sécurité aérienne)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 2:17-8, 28-9
Voir aussi Bureau canadien de la sécurité aérienne
- Joncas, Jean-Luc** (PC—Marapédia—Mariane)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 3:53-4
- Jonghière, Qué.** Voir VIA Rail—Montréal-Hervey
- Keenan, John** (Association canadienne des pilotes de lignes aériennes)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 7:27, 32, 35, 37-40, 42-6
- Kelsall, John** (CN Rail)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 38:23-42, 62-5
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 4:4-21, 23-30
Voir aussi CN Rail
- Keyes, Stan** (L—Hamilton—Ouest)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, nomination par décret, examen, 32:20
Aéroports, 13:33; 16:44; 36:11
Politique, étude, 36:10-4, 31
Alcool et drogues, consommation, 37:7-8
Stratégie, étude, 35:21, 26-9, 32; 39:50-1, 55, 60; 41:9-11, 24; 42:8-11, 25, 32-4; 44:55, 60-2; 45:13-4, 16, 35-6, 39-41, 47-8; 46:21-2
- Bureau canadien de la sécurité aérienne, 2:31-5, 75-6; 3:30, 52; 6:70-1; 7:40; 9:23**
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 2:31-5, 40, 75-6; 3:30, 36-7, 51-3; 5:19-21, 28-9, 37-9, 47, 49-50; 6:26-8, 41-2, 56-7, 60, 70-1, 95-6; 7:11-2, 15, 18, 40-1, 73-4, 76; 8:15-9, 28-30; 9:21-3, 34, 38-9; 10:3, 14-8, 22; 11:16, 26, 28-9, 34, 42, 49-50, 56-7, 67, 70, 81-2, 86-7, 89; 12:18, 34, 38-9, 41, 47, 52-3, 62
- Canadien National, rapport annuel 1988, étude, 14:13, 43-5**
Central Western Railway Corporation, 15:38
CN Rail, 14:43-4
CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude, 49:19-22, 24, 31-2, 35
Comité, 6:5; 7:14, 76; 9:34; 14:56; 21:76; 23:39; 24:16-7; 29:25-6
- Planification des travaux, 17:13-4; 31:3; 34:3; 35:4**
Séance d'organisation, 1:11, 16-7
Commission royale sur le transport des voyageurs, 22:49
Déchets dangereux, 9:47
Déchets toxiques, combustibles contaminés, transport des E.-U. au Canada, étude, 9:42-7, 53, 55-6
Federal Express Corporation, 45:35-6, 39-41
Front commun des syndicats du rail, 22:47
GO Transit, 1:11; 19:108-10
Hamilton, aéroport, 1:11; 13:31-2; 16:18, 42, 44; 34:23-4; Hamilton, port, 1:11; 34:24-5
Lester B. Pearson, aéroport international, 5:50; 13:31-2; 16:44; 34:23-4; 36:11-4; 37:8-11
Marchandises dangereuses, transport, 13:32-3
Médecins, 44:61-2
National Transportation Safety Board, 10:15-8
Navigation de plaisance, 10:15

- Grands lacs**
Niveau des eaux, baisse, répercussions sur la navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent, 34:20-1
Voir aussi Moules zébrées
- Grange, rapport.** *Voir* Transports ferroviaires—Accidents—Mississauga
- Gray, Darryl** (PC—Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, nomination par décret, examen, 32:18-20
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 4:46; 11:54-5
- Canadien National**
Pensions, régime, examen, 29:16-8, 23
Rapport annuel 1988, étude, 14:27-9
Céréales, transport ferroviaire, 32:18-9
CN Rail, 14:27-9; 34:29
CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude, 49:7-8, 13, 20-1, 31-2
Comité, 19:80, 89; 34:13
Planification des travaux, 31:3; 34:3
Commission royale sur le transport des voyageurs, 21:71; 34:30
Ile-du-Prince-Édouard, 30:16
Iles-de-la-Madeleine, transports maritimes, liaisons, examen, 48:29, 31-2, 34
Marine Atlantique, rapport annuel 1988, étude, 30:15-6
Moules zébrées, 32:20
Procédure et Règlement, 11:55
Soviet suprême, table ronde avec une délégation parlementaire, 47:5
Transports, budget principal 1989-1990, 14:27-9
1990-1991, 34:29-31
Travailleurs, services, 30:15-6; 34:30; 48:29, 31-2, 34
VIA Rail, 34:29-30
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 19:89-91; 21:70-1; 22:24-5, 58-60, 67; 23:30-1, 35, 40-1, 54-6, 58, 61, 65-7
Voie maritime du Saint-Laurent, 32:18
- GRC.** *Voir* Gendarmerie royale du Canada
Green, Daniel. *Voir* Déchets toxiques, combustibles contaminés, transport des États-Unis au Canada
Greene, Barbara (PC—Don Valley-Nord)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:20
Grice, John (Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth)
Halifax, port, situation, examen, 48:4-27
- Guilde de la marine marchande du Canada**
Composition et rôle, 6:44; 39:38
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Témoin; Transports maritimes—Sécurité
- Guiney, Robert** (VIA Rail)
Transports, budget principal 1989-1990, 15:20-1
VIA Rail, rapport annuel 1988, étude, 15:20-1
- Gushue, Mike** (Marine Atlantique)
Marine Atlantique, rapport annuel 1988, étude, 30:15
- Hazewood, Cap. Joseph**, *Voir* Transports maritimes—Exxon Valdez
- Havelock, Ont.** *Voir* VIA Rail—Toronto-Peterborough
- Hart-Kuibaba, Susan** (Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 62, 66-7, 72-3
- Hanigan, Lawrence** (VIA Rail)
Transports, budget principal 1989-1990, 15:4-7, 9-14, 19-22, 26-9, 31, 34-5, 38-40
Rapport annuel 1988, étude, 15:4-7, 9-14, 19-22, 26-9, 31, 34-5, 38-40
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 19:31, 33-4, 71-2
- Handicapés.** *Voir* Transport par autobus; VIA Rail—Personnes
- Hamilton, port**
Commission portuaire, membres, nombre, augmentation proposée, 34:24-5
Importance, 1:11
- Hamilton, aéroport**
Accès routier, signalisation, etc., 37:9-10
Agrandissement, 34:23-4; 36:11-2, 14; 37:8-9
Gouvernement, position, 1:11; 13:31-2; 16:18
Voir aussi Lester B. Pearson, aéroport international—Circulation—Réduction
- Hamilton (Ont.).** *Voir* GO Transit; VIA Rail—Toronto
- Hall, Norman** (Association des armateurs canadiens)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 43:23-34
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 6:5-28
- Halifax, port**
Concurrence américaine
Autres ports canadiens, comparaison, 48:11
CN Rail, conteneurs superposés, capacité accrue, solution préconisée, 48:5, 12-3, 18-9, 25
Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth, recommandations, 48:10-1, 21
Trafic détourné, incidences, 48:4-5, 9-10, 13-8, 23-5
Élévateur à grains, maintien, importance, 31:12
Farine, exportations, maintenance, maintien proposé, 31:10, 22
Situation, examen, 48:4-27
Voir aussi Cértales, transport ferroviaire—Tarif—Abolition et Vers; CN Rail—Trafic—Vers
- Hall, Norman** (Association des armateurs canadiens)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 43:23-34
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 6:5-28
- Hamilton (Ont.).** *Voir* GO Transit; VIA Rail—Toronto
- Hamilton, aéroport**
Accès routier, signalisation, etc., 37:9-10
Agrandissement, 34:23-4; 36:11-2, 14; 37:8-9
Gouvernement, position, 1:11; 13:31-2; 16:18
Voir aussi Lester B. Pearson, aéroport international—Circulation—Réduction
- Hamilton, port**
Commission portuaire, membres, nombre, augmentation proposée, 34:24-5
Importance, 1:11
- Handicapés.** *Voir* Transport par autobus; VIA Rail—Personnes
- Hanigan, Lawrence** (VIA Rail)
Transports, budget principal 1989-1990, 15:4-7, 9-14, 19-22, 26-9, 31, 34-5, 38-40
Rapport annuel 1988, étude, 15:4-7, 9-14, 19-22, 26-9, 31, 34-5, 38-40
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 19:31, 33-4, 71-2
- Hart-Kuibaba, Susan** (Manitoba Coalition of Concerned Public Interest Groups)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 62, 66-7, 72-3
- Havelock, Ont.** *Voir* VIA Rail—Toronto-Peterborough
- Hazewood, Cap. Joseph**, *Voir* Transports maritimes—Exxon Valdez

Gaspié, Voir Aéroports; Transport par autobus; Transports—Voyageurs; Transports ferroviaires; VIA Rail *passim*

GATT, Voir Céréales, transport ferroviaire—Tarif de l'Est—Abolition; Céréales fourragères, transport, programme d'aide; Grain de l'Ouest, transport, loi

Gazette du Canada, Voir Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Délibérations et Règlements—Publication

Gendarmerie royale du Canada (GRC), Voir Aéroports—Exploitation; CN Route—Vente—Comité—Poursuites; Transports aériens—Accidents—Air India

George, Roy (Comité de sauvetage de VIA Rail)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 21:16-8, 53-5

Gérin, François (PC—Mégantic—Compton—Stanstead)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:20

Gillis, Brian (Association canadienne de l'autobus)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 23:15-6, 31-2

Globe and Mail, Voir VIA Rail—Plan d'entreprise

GO Transit
CN Rail, contrat d'exploitation, 19:93, 108-10
Hamilton-Toronto, service, 1:11
Voir aussi VIA Rail—Services, réduction et Toronto—Peterborough-Havelock

Goldbloom, Victor (Association médicale canadienne)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 44:50-69

Gordon, Ed (Office national de l'énergie)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 8:7-9, 12, 15

Gosnell, Tom (Coalition des maires du corridor Québec-Windsor)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:34-5, 43

Goulyayev, Yuri V. (Soviet suprême)
Soviet suprême, table ronde avec une délégation parlementaire, 47:6-7, 11-6

Gow, Harry (Transport 2000)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 20:11-2, 26-8, 39, 44-53

Graham, Randy (Syndicat uni du transport)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 43:57-60, 65-7

Grain de l'Ouest, transport, Loi (LTGO)
Avenir, 16:27
Comité, examen possible, 32:14
GATT, négociations, relation, 33:7
Voir aussi Céréales, transport ferroviaire; CN Rail—Revenus

Grains de provende, Voir pluri Céréales fourragères

Grand Trunk Eastern, Voir CN Rail

Grande Bretagne, Voir Transports ferroviaires

Fontana, Joe—Suite
Soviet suprême, table ronde avec une délégation parlementaire, 47:4, 9-11, 14-5
Transport par autobus, 23:23-7; 43:62-4
Transports, budget principal 1989-1990, 13:35-7; 15:18, 28-9, 43

Transports routiers, 13:36
VIA Rail, 13:36-7
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 18:26; 19:35-8, 54, 79, 83, 85-8; 23:22-6, 29, 42; 25:26-8; 27:5-10, 28-9; 28:20, 41-2
Rapport annuel 1988, étude, 15:18, 28-9, 43

Forêts, industrie
Aide aux employés, programmes, 39:65

Fort Erie, Ont, Voir Burlington Northern

Foster, Ken (Syndicat uni du transport)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 43:51-66

Fowler, Carl (Rail Travel Centre)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:68-77

France, Voir Transports ferroviaires

Fraser, Neuve, Voir Ports

Fraser, Sandra (Office national de l'énergie)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 8:16-8

Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, Voir Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Témoin; VIA Rail

Fraternité des wagonniers des chemins de fer du Canada, Voir Témoin; VIA Rail

Front commun des syndicats du rail
Composition, 22:39, 47-8
Voir aussi Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec pour le Front commun des syndicats du rail; VIA Rail—Services, réduction

Fundy, baie, Voir Pollution de l'eau—Déversements

Gander, T.-N, Voir Transports aériens—Accidents

Garde côtière américaine
Alcool et drogues, consommation, dépistage, 46:25-7

Garde côtière canadienne
Alcool et drogues, consommation, interdiction, règles s'appliquant aux équipages, 35:23
Dépenses, observations du Vérificateur général, 37:15-6
Navires excédentaires, désarmement, 37:15-6
Rôle, 34:10
Voir aussi Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Personnel; Témoin; Transports, ministère

Gardner, Tim (AMTRAK)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 27:4-33
Voir aussi AMTRAK

Gaspé, Qué, Voir CN Rail—Chandler et Sainte-Thérèse; VIA Rail

- Environnement—Suite**
Voir aussi Aéroports; Lester B. Pearson, aéroport international—Pistes; Oldman, rivière, projet hydro-électrique; Pipelines—Accidents; Rafferty-Alameda, projet hydro-électrique; VIA Rail—Services, réduction
- Environnement, ministre,** *voir* Combustibles contaminés; Déchets dangereux, gestion
- Epp, l'hon. Jake.** *Voir* Alcool et drogues, consommation
- Équité en matière d'emploi.** *Voir* Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; Marine Atlantique
- Erlichman, Louis** (Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale)
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 39:63, 66-8
- Escapades.** *Voir* VIA Rail—Voyages organisés
- Esquimaux-Nanaimo, service ferroviaire.** *Voir* VIA Rail—Nanaimo
- Essence, prix.** *Voir* Union soviétique
- Estey, juge William.** *Voir* Transports aériens—Accidents—Gander—Réexamen
- Étudiants.** *Voir* VIA Rail—Personnes
- Europe 1992**
 Allusion, 43:46
- Exxon Valdez.** *Voir* Transports maritimes
- F. Delaney Transport.** *Voir* Témoin; Traversiers, services—Iles-de-la-Madeleine—Liaison
- Fairview, terminal.** *Voir* Prince Rupert, port
- Fairweather, Gordon.** *Voir* Alcool et drogues, consommation—Dépistage—Commission canadienne des droits de la personne
- Farine, exportations**
 Régession, 33:14
Voir aussi Halifax, port; Saint-Jean, N.-B., port
- Federal Express Corporation (États-Unis)**
 Alcool et drogues, consommation
 Aide aux employés, programme
 Cocainomanes, taux de réussite, 45:43
 Coût, 45:38, 42
 Demandes d'aide, 45:45-6
 Efficacité, 45:46, 48
 Établissement, date, 45:46
 Dépistage
 Accidents, réduction, relation, 45:42
 Alcool, inclusion anticipée, 45:39
 Avant l'embauche, 45:29, 44, 46
 Confirmation des résultats positifs, 45:33
 Coût des tests, 45:34-8, 40-2
 Démonstration de collèges, 45:45
 Dissuasion, effet, 45:42-4
- Federal Express Corporation....—Suite**
 Alcool et drogues, consommation—Suite
 Dépistage—Suite
 Échantillons, surveillance, chaîne, 45:32-4, 41
 Employé qui refuse de subir un test, traitement, 45:36-7
 Exigences gouvernementales, 45:30-1, 49
 Facultés, affaiblissement, relation, 45:38
 Fonctionnement, description, 45:29-33
 Liste des employés assujettis, 45:40
 Méthodes de dépistage, sélection, 45:46-7
 Résultats de test positifs, 45:44, 48-9
 Substances visées, 45:33, 45
 Temps, durée des prélèvements, préavis, etc., 45:39-41
 Trousse, 45:32-3
 Réhabilitation, programme, 45:42
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Dépistage—Aléatoire
- Fédération canadienne des droits et libertés**
 Composition, 42:20
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Témoin
- Fédération canadienne des municipalités**
 Composition et représentativité, 21:6
Voir aussi Témoin
- Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec pour le Front commun des syndicats du rail.** *Voir* Témoin
- Ferguson, George** (Fédération canadienne des municipalités; Coalition des maires du corridor Québec-Windsor)
 VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 21:5-7, 21-2, 28, 30-1, 33, 37, 39, 43-6, 48, 55; 28:46-7
- Filotas, Les** (Bureau canadien de la sécurité aérienne)
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 3:39-56
Voir aussi Bureau canadien de la sécurité aérienne
- Finances, ministre.** *Voir* VIA Rail—Financement
- Fisher, Carl** (Association canadienne du contrôle du trafic aérien)
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 6:61-77
- Fisher, Ron** (NPD—Saskatoon—Dundurn)
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 43:67
 Foisy, rapport. *Voir* Transports ferroviaires—Accidents—Hinton
- Fondation de la recherche sur la toxicomanie.** *Voir* Alcool et drogues, consommation—Dépistage
- Fontana, Joe** (L—London—Est)
 Alcool et drogues, consommation, 47:14
 Stratégie, étude, 43:21-2, 33, 61-4
 AMTRAK, 27:5-10, 28-9; 28:42
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 2:36-7, 52-3; 11:35-6, 41, 49, 52, 76, 80, 84, 91, 95-6; 12:27, 31, 35, 40-1
 Comité, 22:46
 London, aéroport, 13:35-6

- Drogues, consommation.** *Voir* Alcool et drogues, consommation
- Dryden, Ont.** *Voir* Transports aériens—Accidents
- Dubin, Commissions.** *Voir pluri* Commission d'enquête sur la sécurité aérienne; Commission d'enquête sur l'usage de drogues ou de pratiques bannies par les athlètes canadiens
- Duhamel, Ronald J.** (L—Saint-Boniface)
CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude, 49:18-9
- Duplessis, Suzanne** (PC—Louis-Hébert; secrétaire parlementaire du ministre d'État (Sciences et Technologie))
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 11:16, 18-9, 23, 29-30
- Procédure et Règlement, 11:23, 29-30**
- VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 18:31-3
- Durrell, Jim** (Coalition des maires du corridor Québec-Windsor)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:21-2, 30, 33, 35-8, 46, 48, 51, 54, 59
- Eau, pollution.** *Voir pluri* Pollution de l'eau
- Edmonton, Alb., aéroport international**
Gestion, cession à une autorité locale, 16:37; 36:6, 31-2
- Edmonton, Alb., aéroport municipal (Apleby)**
Gestion, cession à une autorité locale, 36:32
- Edmonton-Calgary, autorail.** *Voir* VIA Rail
- Eggleston, Art** (Coalition des maires du corridor Québec-Windsor)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:26-30, 45, 53-6, 58
- Eisner, Neil** (United States Department of Transportation)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 46:24-41, 43-53
- Elevage, industrie, région de l'Atlantique**
Aide, programme spécial de 6 millions \$, 33:10, 22, 25
Céréales fourragères, 31:11-2
Gouvernements fédéral et provinciaux, dépenses, 33:11
Voir aussi Céréales, transport ferroviaire—Tarif—Abolition
- Elliot, Lisa** (Federal Express Canada Ltd.)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 45:28-9, 38
- Energie, consommation**
Efficacité, comparaison entre les modes de transport, 22:12, 17, 31, 36; 23:9; 24:10, 38
- Energies de remplacement**
Recherche et développement, 22:6-7; 24:38
- Enquêtes, Loi.** *Voir* Bureau canadien de la sécurité aérienne—Enquêtes-Publiques
- Environnement**
Développement rationnel, principe, rapport Brundtland, 22:6-7; 24:64
- Etats-Unis, normes antipollution, 24:39
- Dionne, Maurice A.**—*Suite*
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:37, 47-9, 70-1; 2:14-6, 45-8, 72-4; 3:21-5, 36-7, 55, 66-8, 72-3, 75-6, 97, 99-100, 112; 4:10-1, 23, 49
Canadien National, pensions, régime, examen, 29:9-11, 18
Céréales, transports, 32:25-6
Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 31:33
Comité, 2:5; 3:34, 57-8; 24:29; 29:24-5
Planification des travaux, 31:3; 35:4
Séance d'organisation, 1:10, 14, 19, 22-3
Commission royale sur le transport des voyageurs, 24:29; 28:56
Federal Express Corporation, 45:33-4, 36
Procédure et Règlement, 2:41; 3:66-7
Soviet suprême, table ronde avec une délégation parlementaire, 47:4-7, 14-5
Transport par autobus, 23:11-3, 15-6
Transports aériens, 3:23-5, 36-7, 66; 45:53-4
Transports ferroviaires, 24:28-9; 45:14-5; 47:7
Transports maritimes, 43:40-1, 49-50
Transports routiers, 45:23
URSS, 47:14-5
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 22:12-3, 15-7, 37-8, 56-7, 59; 23:11-7, 41, 51-4, 58, 65-6; 24:5-8, 28-9, 44; 28:20, 54-6, 76-7
Voir aussi CN Route—Vente—Comité—Lettre
- Doering, John** (Commission des transports des provinces de l'Atlantique)
Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 31:14-9, 25, 28
- Dominion Atlantic Railway**
Nouvelle-Ecosse, lignes, abandon, décisions de l'ONT, 21:73
- Domm, Bill** (PC—Peterborough)
Aéroports, 25:23
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 25:4-10, 18-21, 23-7
- Doré, Jean** (Coalition des maires du corridor Québec-Windsor)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:22-6, 32-3, 40-1, 43-4, 49-55, 57-8
- Dorin, Murray W.** (PC—Edmonton-Nord-Ouest)
Canadien National, rapport annuel 1988, étude, 14:51
Transports, budget principal 1989-1990, 14:51
- Dorval, Qué., aéroport international.** *Voir* Mirabel, aéroport international
- Dossiers médicaux**
Caractère confidentiel, Commission Krever, enquête, 5:27-8
- Douglas, Austin** (ministère des Transports)
Transports, budget principal 1990-1991, 34:42-3
- Douglas, Ron** (Conférence canadienne des routiers)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 45:16-28
- Dover Mills Ltd.**
Activités, description, 31:15
Voir aussi Céréales, transport ferroviaire—Tarif—Abolition
- Prédiger, l'hon. Albert** (gouvernement du Manitoba)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 24:33-54

- CP Rail**—*Suite*
D & H, réseau américain, acquisition, 48:7, 15, 17
Carburant, taxes payées, comparaison avec les E.-U., 48:7
Lignes, suppression, 20:30-1
Linn, John A., vice-prés., antécédents, 4:30
Sécurité
Importance accordée, 4:30
Postes reliés à la sécurité, 43:78
Rang en Amérique du Nord, 45:15
Wagons à deux niveaux, utilisation, 48:23
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie;
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Central Western Railway; Témoin; VIA Rail
passim
Crosby, Howard (PC—Halifax-Ouest; secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor)
AMTRAK, 27:16-9
Canadien National, rapport annuel 1988, étude, 14:53-4
Céréales, transport ferroviaire, 14:53-4
CN Rail, 48:23
Halifax, port, situation, examen, 48:12-4, 23-7
Transports, budget principal 1989-1990, 14:53-4
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 21:81-3, 85; 27:16-9
CRTC, *Voir* Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
Cuba, *Voir* Canadian National (West Indies) Steamships Ltd.
Cuivre
Murdochville, Qué., anodes, transport par CN Rail, 23:63-4
Cullen, Alex (Fédération canadienne des droits et libertés)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 42:20-32
Cuthbertson, David (chercheur pour le Comité)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 46:21-2
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:29-35; 10:3
Comité, planification des travaux, 31:3; 34:3; 35:4
Iles-de-la-Madeleine, transports maritimes, liaisons, examen, 48:35-7
Voir aussi Comité—Recherche
D & H, *Voir* CP Rail
Da Sylva, Normand (Association médicale canadienne)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 44:55-7, 60-3, 65, 68
Daoust, Fernand (Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec pour le Front commun des syndicats du rail)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 22:39-50, 56-7, 59-64, 69-70
de Belleval, Denis, *Voir* Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2—Étude—Suspension; VIA Rail
Decary, Robert, *Voir* Bureau canadien de la sécurité aérienne—Responsabilités—Interprétation
Déchets dangereux, gestion
Environnement, ministère, responsabilité, 9:42
Installations, emplacement, 9:49-51
Déchets toxiques, combustibles contaminés, transport des États-Unis au Canada
Allusion, 10:46
Étude, 9:42-56
Gouvernement canadien, information par les autorités américaines, 9:46
Green, Daniel, préoccupations exprimées à la ministre d'État aux Transports
Contexte, 9:43-5
Suite donnée, 9:45-7, 55-6
Inspecteurs postés à la frontière, nombre, 9:46, 54-5
Keys, Stan, lettre au président du Comité, 9:42
Preuves, 9:54
Deer Lake, T.-N., aéroport
Rénovation plutôt que fermeture, 36:28-9
Défense nationale, ministère, *Voir* Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Compétence
Delagrave, Pierre, *Voir* CN Rail
Delaney, Frank (F. Delaney Transport)
Iles-de-la-Madeleine, transports maritimes, liaisons, examen, 48:28-38
Deltaplanes, *Voir* Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2—Accident aéronautique—Avions
Déréglementation, *Voir* Camionnage; National Transportation Safety Board—Sécurité; Transport par autobus; Transports—Sécurité; Transports aériens
Deschênes, Bernard (témoin à titre personnel)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 2:56-85
Voir aussi Bureau canadien de la sécurité aérienne; Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Transports maritimes—Accidents—Enquêtes
Desrosiers, Jean-Louis (Union des municipalités du Québec)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 21:56-72
Détroit (E.-U.), *Voir* AMTRAK—Trains à grande vitesse—Chicago
Diesel, taxes fédérales, *Voir* Transports ferroviaires—Carburant; VIA Rail—Carburant
Dignité rurale du Canada
Rôle, 23:43
Voir aussi Témoin; VIA Rail—Services, réduction
Dionne, Maurice A. (L—Miramichi)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, nomination par décret, examen, 32:25-6
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 35:12-3; 43:19-21, 40-1, 49-50; 45:14-6, 22-4, 33-4, 36, 53-4; 46:22, 45-6
Bureau canadien de la sécurité aérienne, 3:21-4, 55, 68

- Commission royale sur le transport des...—Suite**
Voir aussi CN Rail—Lignes—Abandon; Comité—Témoins—Comparution; Transports ferroviaires—Lignes et Voyageurs—Trains à grande vitesse; VIA Rail *passim*
- Communauté économique européenne (CEE). Voir** Céréales, transport ferroviaire—Tarif de l'Est—Abolition—États-Unis
- Compagnie des charnières maritimes de Terre-Neuve. Voir** Marine Atlantique
- Comuzzi, Joe (L—Thunder Bay—Nipigon)**
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, nomination par décret, examen, 32:6-10
 Aéroports, 16:36-7, 39, 41
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 39:68; 42:24-5; 43:71, 82; 44:4, 11-5, 23, 63-5; 46:21-2
 Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, 44:12-3
 Association des syndicats de cheminots du Canada, 5:8
 Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, 39:68
 Bureau canadien de la sécurité aérienne, 2:22-3, 53, 3:32, 40-2, 69, 105; 5:44; 6:87; 8:27-8; 9:10
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:55-7; 2:1-3, 53, 78-9, 84-5; 3:30-3, 37-8, 40-3, 52-3, 55-6, 69-72, 76, 91, 105-7, 112; 4:46-8, 50-1; 5:8-11, 27-8, 33-5, 43-4; 6:25-6, 31-3, 43, 51-3, 59, 76, 87; 7:4, 12-3, 35-6, 45; 8:10-1, 27-8, 37-8; 9:8-11, 32-4, 39; 10:3; 11:37, 45, 49, 63, 66, 76, 92, 96; 12:49, 57-9, 64
 Canadian National, rapport annuel 1988, étude, 14:12-6, 56-7
 Céréales, transport ferroviaire, 14:16; 19:107-8; 32:7
 CN Rail, 19:108
 CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude, 49:8-9, 25-7, 29, 32
 Comité, 2:23, 80; 3:30, 38, 55-6, 105; 6:54; 8:27; 9:33; 11:12; 14:13, 56; 19:27; 49:23, 35
 CP Rail, 43:82
 Lester B. Pearson, aéroport international, 3:107-8; 5:43; 16:39
 Médecins, 44:64-5
 Navigation de plaisance, 5:34
 Pipelines, 8:10-1
 Pollution de l'eau, 32:9-10
 Prince Rupert, port, 13:29, 31
 Procédure et Règlement, 3:52-3, 67, 112; 4:47; 14:13, 25; 21:40; 24:21, 23; 49:32
 Productivité, 7:12-3
 Thunder Bay, aéroport, 16:40
 Transport par autobus, 43:71
 Transports, budget principal 1989-1990, 13:29-31; 14:12-6, 56-7; 15:6-8, 41-2; 16:5-10, 36-7, 39-41
 Transports aériens, 2:21; 3:32-3, 37, 42-3, 69-71, 105-7; 7:35-6; 9:9, 33; 44:11-2, 14-5, 23
 Transports ferroviaires, 5:11, 27; 19:107
 Transports maritimes, 5:33-5; 6:52-3
 Transports routiers, 42:25
 Vancouver, aéroport international, 16:36
 VIA Rail, 13:29-30; 14:12-6; 16:5-10; 17:10
 Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 18:20-3; 19:17, 27-30, 69-71, 107-8; 24:21-5, 51-2, 69-72; 26:27-30
 Raport annuel 1988, étude, 15:6-8, 41-2
- Comuzzi, Joe—Suite**
 Voie maritime du Saint-Laurent, 32:7-9
Voir aussi CN Route—Vente—Comité—Lettre
 Conférence canadienne des routiers
 Composition et représentativité, 45:16-7
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Témoins
 Congrès du travail du Canada
 Composition et rôle, 39:5
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Dépistage et Stratégie; Témoins
 Contrail
 Gouvernement américain, subvention, 48:7, 18
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Dépistage—États-Unis; Transports ferroviaires—Accidents
 Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC)
 Ministère responsable, 6:36
 Règlements administratifs, publication, 11:84-5
 Conseil du Trésor. *Voir* Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Budget
 Consommation et Corporations, ministère. *Voir* Transport 2000
 Constitution
 Égalité des chances, principe, enchaînement, 21:59
 Construction navale
 Situation, 43:43, 45, 48-9
 Contre-plaqué. *Voir* Burlington Northern
 Contrôleurs aériens. *Voir* Lester B. Pearson, aéroport international; Transports aériens
 Cops, Sheila (L—Hamilton-Est)
 Déchets toxiques, combustibles contaminés, transport des E.-U. au Canada, étude, 9:53-6
 Procédure et Règlement, 9:53-4
 Corbett, Bob (P—Fundy—Royal)
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 46:22
 Coroners. *Voir* Bureau d'enquête sur les accidents de transport
 Corridor Québec-Windsor. *Voir* Transports ferroviaires—Voyageurs; VIA Rail
 Cour suprême. *Voir* Starr, Patty, affaire
 CP. *Voir* Canadien Pacifique
 CP Rail
 Alcool et drogues, consommation
 Aide aux employés, programme, 38:46, 48, 56-7; 43:74-5, 82-3; 45:6
 Dépistage
 Après un accident, 38:59
 Avant l'embauche et avant une mutation, 38:47, 50, 59-60; 43:75; 44:48
 Coûts, 43:82-3, 85-7
 Employés réintégrés, tests-surprises, 38:60
 Education et sensibilisation, activités, 38:49, 57-8
 Employés pris en défaut, traitement, 38:62; 45:9
 Surveillants, formation, 38:49, 58

Comité—Suite

Documents

Annexion au compte rendu, 38:4

Dépôt auprès du greffier, 22:47

Distribution, 1:23; 19:27; 23:4

Dans les deux langues officielles, 1:15; 4:9; 22; 7:46

En anglais seulement, 6:6

Identification et origine, 22:37

Documents et renseignements demandés, 1:60; 68; 3:105; 7:18,

23; 10:15; 14:36; 43-4; 47; 55; 15:27; 35; 42-3; 19:65; 73; 87,

111; 20:24; 26; 38; 24:29-30; 29:23-4; 32:9-10; 33:25;

36:20-4; 30-1; 33-4; 42:19; 43:70-1; 86-7; 48:21-2; 26;

49:15

Ministère, comparution, 1:20; 23; 11:12-3; 78; 98; 13:4; 39; 16:4,

34-5; 18:16; 20:4; 34:41; 45; 35:5; 37:13-4

Déclaration écrite, intégration aux témoignages, 37:5

Planification des travaux, 1:19-26; 7:75-7; 8:3; 17:4-16; 23:67;

31:3; 34:3; 35:4

Plan de travail, projet, distribution et examen, 32:33; 33:4,

28-9

Président, *Voir plutôt* Président du Comité

Rechercheurs, services, recours

Christopher, John, 1:19

Cuthbertson, David, 1:28-9; 17:3-4; 35:4

Salle de réunion, utilisation par autre comité, 29:4; 24:5;

32:4; 33:4; 22

Séance d'organisation, 1:7-26

Séances

À huis clos, 10:3; 28:19-20; 31:3; 34:3; 35:4; 46:21-3

Tenue, 2:3; 8:3; 46:52-3

Annulation faute de députés, possibilité, 45:49

Calendrier, 1:20-1; 24-6; 2:65; 3:56-8; 7:75-6; 29:26; 30:22;

34:44; 38:43

Convocation en vertu de l'art. 106(3) du Régl., 49:5; 16

Durée, 9:32; 34; 15:4; 16:35; 18:5; 19:78; 31:24

Horaire, 2:5

Ordre du jour, 34:12-3

Pause, 21:56

Demande, 49:35

Suspension pour un vote à la Chambre, 11:11-3; 22:46;

37:13-4

Rapport, 23:48; 37:4; 10

Témoins, comparution, report, 22:35-6; 39:51

Tenue et impression des témoignages en l'absence de

quorum, 1:15-7

Sous-comité, création proposée, 1:21; 23

Sous-comité du programme et de la procédure

(Composition, 1:15; 18-9

Rapports

Premier, 1:5; 28-9

Deuxième, 8:3

Troisième, 17:3-4

Quatrième, 29:3

Réunions, 1:20; 24

Avis de convocation, 6:5

Rôle, 1:15

Témoins

Audition, ordre, 21:21-2

Comparution, 2:5; 52; 55; 3:34; 38; 55-6; 8:19; 20:4; 21:5; 40;

23:39-40; 67; 26:49; 31:5; 37:11

Comité—Suite

Témoins—Suite

Comparution—Suite

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent,

31:3

Commission royale sur le transport des voyageurs,

34:16-7

Lawless, Ron, 14:4; 21-2; 24-5; 48-51; 55-6

Liste, 1:59-60; 42:4

Modalités, 3:6-7

National Association of Railroad Passengers, 26:59

Exposé, intégration aux témoignages, 38:26-7; 43-4

Frais de déplacement, remboursement, 8:3; 29:25-6

Reconvocation, 3:38; 38:43-4; 65; 44:69

Temps consacré à chaque groupe, 21:5; 54; 24:77; 26:34-5;

31:21; 38:20; 39:51; 58; 42:23; 43:67

Voir aussi sous le titre susmentionné Séances—SuspensionVice-président, *Voir plutôt* Vice-président du ComitéComité de sauvetage de VIA Rail, *Voir* TémoinsComité VIA Gaspésie, *Voir* Témoins; VIA Rail—

Gaspé-Montréal et Services, réduction

Commission canadienne des droits de la personne, *Voir* Alcool

et drogues, consommation; Témoins

Commission canadienne des transports

Disparition, 7:64

Commission canadienne des droits de la personne, *Voir* Alcool

Commission canadienne des transports

Commission canadienne des transports

Commission canadienne des transports

Commission canadienne des transports

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth,

- CN Rail—Suite**
 Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie; AMTRAK; Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Cuiriv; GO Transit; Halifax, port—Concurrence; Témoin; Transports ferroviaires—Voyagers; VIA Rail *passim*
- CN Route**
 Vente par CN et faillite éventuelle de l'acheteur
 Actifs vendus par le nouveau propriétaire, 14:39
 Anciens employés du CN, répercussions, 14:40-2, 46-7, 56-7; 16:23-4; 49:6-9, 12-4, 17, 21-3, 25, 27, 29
 Comité, examen ou renvoi à un sous-comité
 Demande, étude, 49:5-35
 Historique, 49:9
 Lettre du 14 juin 1990 signée par MM. Comuzzi, Dionne, Angus et Benjamin, 49:5-6, 11
 M. (Comuzzi), 49:32-5
 Étude, report, m. (Atkinson), 49:33-5, adoptée, 36
 Poursuites civiles, enquête de la GRC, activités du syndic, etc., implications juridiques, règle *sub judice*, 49:6-7, 10-1, 14-23, 25-9
 Autres comités parlementaires, précédents, 49:17-20, 24
 Avocats du CN, mémoire, 49:14-6, 25
Beauchesne, articles pertinents, 49:28
 Légiste parlementaire, avis, 49:29-30
 Séances, tenue à huis clos, 49:11, 17, 24-5
 Sous-comité, création proposée, 49:11, 16-7, 20
 Contrat de vente, exemplaire demandé, 14:47
 Identité de l'acheteur, 14:39
 Prix de vente, 14:39; 49:17
- Coalition des maires du corridor Québec-Windsor**
 Composition et représentativité, 28:22, 27
 Voir aussi Témoin
- Cocaine**. Voir Alcool et drogues, consommation
- Cochrane, Ont.** Voir VIA Rail
- Code canadien du travail**. Voir Alcool et drogues, consommation—Aide
- Combustibles contaminés**
 Environnement, ministère, programme de dépistage, 9:43
 Voir aussi Déchets toxiques, combustibles contaminés, transport des E.-U., au Canada
- Comité**
 Budget des dépenses, 1:26; 7:75
 Composition, 1:15; 4:74
 Délibérations, enregistrément sonore, 13:8-9, 24
 Députés
 Antécédents, 47:4-6
 Déjeuners de travail, frais, remboursement, 18:4; 29:25
 Questions écrites, 36:33
 Dépôt et annexion au compte rendu, 14:36, 38, 55
 Temps de parole et ordre d'intervention, 2:23; 3:29-30, 34, 92, 105; 4:13, 29; 5:16; 6:54; 7:14, 33-4; 8:27; 9:14, 33, 49, 54; 13:31, 38; 14:13, 24-5; 18:8, 25-6; 19:25, 78-80, 89, 96, 110; 21:30, 32-3, 48, 76; 22:28, 50; 23:55, 63; 24:16-7, 29; 26:30-1; 28:40, 44; 29:12, 21-2; 31:31; 33:22; 34:17; 35:7, 19; 36:30; 37:11; 38:15; 39:58; 42:31; 49:13, 23-4
- CN Rail—Suite**
 Alcool et drogues, consommation—Suite
 Surveillants, formation, 38:33-4
 Voies, proportion du total, 19:97
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Lignes—Abandon
 Carburant, taxes payées, comparaison avec les E.-U., 48:7
 Chandler-Gaspé, ligne, abandon, demande à l'ONT, 34:29
 Délagrave, Pierre, ancien employé, allusions, 22:22-3
 Électrification du réseau, perspectives, 19:106
 Employés
 Nombre, réduction, 14:43
 Transférés à VIA Rail, 14:43
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Alcool et drogues
 Grand Trunk Eastern, réseau affilié, vente, 14:7
 Kelsall, John, premier vice-prés., antécédents, 4:4-5
 Lawless, Ron, p.d.g., antécédents, 15:22, 29, 40; 16:5
 Lignes non rentables
 Abandon
 Atlantique, région, répercussions, etc., 19:110
 Commission royale sur le transport des voyageurs, recommandations, attente, proposée, 19:100
 Coûts d'exploitation, réduction, relation, 14:30
 Ile-du-Prince-Édouard, demandes, 14:59
 Longueur prête à être abandonnée, 19:98-100, 102-4
 Cession à des exploitants d'embranchements secondaires, perspectives, 14:6-7; 19:104
 Ouest canadien, lignes protégées ou gelées, 19:99, 102
 Ventilation selon le chiffre d'affaires, 19:103-4
 Matériel roulant
 Locomotives, acquisition et mise en service, 14:5
 Wagons à deux niveaux, utilisation, 48:22
 Wagons convertis, achat, 14:5
 Moncton, N.-B., ateliers, fermeture, 19:35-6; 21:20
 Pensions, régime. Voir *pluriel* Canadien National—Pensions
 Profits, déclin, 48:8
 Regina, Sask., voie, déplacement, projet, 34:28-9
 Revenus
 Baisse, facteurs, 14:47-8
 Grain de l'Ouest, transport, Loi, contribution, 14:60
 Sainte-Thérèse-Gaspé, ligne, abandon, demande, 14:27-9
 Sécurité
 Accidents, nombre par an, 38:39, 63
 Agents, nombre, 4:28
 Importance accordée, 4:5, 17; 38:27-8, 39
 Rang en Amérique du Nord, 14:4-5, 31; 45:15
 Services
 Intermodaux, expansion, 14:5; 19:106-7
 Terre-Neuve, suppression, 14:6
 Trois fois par semaine, 20:23-4
 Services voyageurs, obligations, 19:101, 108
 Trafic
 Densité, 14:44
 Destination, 19:103-4
 Ventilation par région, 14:44
 Vers le port de Halifax, publicité, prix, etc., 48:23
 Trains, marche, système automatisé, projet, 14:5
 Winnipeg, ateliers
 Emplois, coupures appréhendées, 22:67
 Peinture, système robotisé, 14:5

Canadien National (CN)

- Actifs, vente
- Caisse de retraite, incidence, 29:16-7
- Produit, utilisation, 14:12
- Caisse de retraite
- Depte actuarielle non provisionnée, 29:16, 18-20
- Gains actuariels, 29:11-2
- Voir aussi sous le titre susmentionné* Pensions—Indexation
- Gestion, transfert à une société de fiduciaire, 29:8, 19-20
- Partage théorique, 29:13-4
- Retraite anticipée, primes de départ, effet, 29:16-8, 20-1, 23
- Voir aussi sous le titre susmentionné* Actifs
- Detre, réduction, 14:5-6, 29-31, 46, 51-3
- Employés, invalidité, prestations, admissibilité, 29:7
- Filiales, vente, perspectives, 14:51-2
- Installations et matériel, renouvellement, 14:8
- Pensions, régime
- Améliorations, valeur, 29:7, 17
- Canadien Pacifique, régime, comparaison, 29:24
- Commission des pensions
- Composition, 29:5, 9
- Conseil d'administration, relations, 29:22-3
- Décisions, révision, processus, 29:5
- Rôle, 29:21
- Conjoints survivants, prestations, 29:7, 16-7, 21-2
- Examens, 29:4-26
- Indexation et protection contre l'inflation
- Années 1987 à 1990, application, 29:15, 22
- Augmentations minimales garanties, 29:6-7, 10-1
- Caisse de retraite, gains actuariels, utilisation, 29:6, 9-12, 14
- Négociations patronales-syndicales, 29:6, 10, 12-3
- Retraites, degré de satisfaction, 29:11, 19
- Information, présentation dans le rapport annuel, 29:13-4
- Rapport du sous-comité, recommandations, mise en oeuvre, 14:7, 29:9
- Personnel, compétence, 14:8
- Plan d'entreprise 1989-1993, prévisions, 14:45-6
- Rapport annuel 1988, étude, 14:4-60
- Résultats financiers, 14:4, 7-8, 30
- Retraites
- Communication, amélioration, 29:7-8, 19
- Préoccupations, intégration au processus des négociations patronales-syndicales, 29:6, 10
- Voir aussi sous le titre susmentionné* Pensions—Indexation
- Tour du CN, vente, perspectives, 14:52
- Voir aussi* CN Exploration; CN Route; Marine Atlantique—Rupture
- Canadien Pacifique (CP), *Voir* Canadien National—Pensions
- Canabais, *Voir* Alcool et drogues, consommation
- Cantin, Serge (CN Rail)
- Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 4:21-3
- Cap-Breton, île, région, *Voir* VIA Rail—Halifax-Sydney—Suppression

- Camionnage—Suite
- Déréglementation
- Répercussions, 4:26
- Voir aussi sous le titre susmentionné* Accidents
- Entreprises américaines, activités au Canada, 44:39
- Entreprises canadiennes
- Activités aux E.-U., 44:34, 39
- Désavantages concurrentiels, 34:27-8; 44:26-7; 48:20
- Interprovincial et international
- Compétence fédérale, délégation aux provinces, 2:51; 4:16; 10:46; 47:8
- Voir aussi* Bureau d'enquête sur les accidents de transport—Compétence
- Marchandises dangereuses, transport, inspection
- Description, 9:51-2
- Réglementation, 9:52-3
- Responsabilités fédérales et provinciales, 9:48-9
- Réglementation
- États-Unis, situation, 10:47
- Fardeau actuel, 9:52
- Uniformité, manque, 44:34
- Voir aussi sous le titre susmentionné* Marchandises dangereuses; Sécurité
- Sécurité
- Camions, dimensions et poids, relation, étude, 44:41-3
- Code national
- Nouveau-Brunswick, non-adhésion, 9:47-8, 52
- Réglements, respect, 13:7
- Entente fédérale-provinciale, 1:65-6
- Inspections, résultats, 10:46-7
- Réglementation provinciale, 1:69-70; 4:16
- Voir aussi sous le titre susmentionné* Alcool—Accidents
- Voir aussi* Transports ferroviaires *passim*; Union soviétique
- Campbell, Coline (L—South West Nova)
- Marchandises, transport, 21:76
- Transports ferroviaires, 21:76-8
- VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 21:76-9
- Canac
- Activités, 14:52
- Canadian Business Aircraft Association
- Composition, 8:20; 39:69
- Conseil d'administration, 8:30
- Voir aussi* Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Bureau canadien de la sécurité aérienne; Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Témoin
- Canadian National (West Indies) Steamships Ltd.
- Navires vendus à Cuba, versement final bloqué par le gouvernement américain, 14:59-60
- Canadian Owners and Pilots Association
- Composition et représentativité, 39:30
- Pilotes-propriétaires d'entreprise, nombre, 39:36
- Voir aussi* Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Témoin; Transports aériens—Pilotes—Alcool
- Transports ferroviaires—Alcool
- Canadien (Le), VIA Rail—Transcontinental de l'Ouest—Maintien

- Bureau d'enquête sur les accidents de....—Suite**
 Titre
 Modifiée, 12:16, adopté, 64
 «Sécurité», moi, absence, inclusion proposée, 1:29, 57-8;
 2:36, 70-1; 3:79; 6:34, 61, 71; 7:50; 8:22, 25-7; 10:16;
 11:41-2
 Travailleurs unis des transports, position, 8:31-3
Bureau d'examen des accidents d'avion
 Rôle, 2:57
Burgess-Webb, Roger (Association canadienne des pilotes de
 lignes aériennes)
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 44:13
Burlington Northern
 Contre-plaque, transport de Seattle à Fort Erie, Ont., 48:25-6
Burnett, Jim (National Transportation Safety Board)
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi
 C-2, étude, 10:5-65
Voir aussi National Transportation Safety Board
Bush, George, président des États-Unis. *Voir* Alcool et drogues,
 consommation—Stratégie—États-Unis—Administrations
Butland, Steve (NPD—Sault Ste. Marie)
 CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude,
 49:34
Butler, Barb (ministère des Transports)
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi
 C-2, étude, 1:43, 62, 70-1; 9:35; 12:60-1
Calgary, Alb., aéroport
 Gestion, cession à une autorité locale, 36:6, 31-2
Camionnage
 Accidents
 Causes, 39:12
 Dégénération, relation, 45:23-4
Voir aussi sous le titre susmentionné Alcool
 Alcool et drogues, consommation
 Accidents et sécurité, programmes, 44:30-1, 33, 38-9, 45,
 47-9; 45:25, 27-8; 46:48
 Dépistage
 Aléatoire, 44:37-8, 43-4
 Après un accident, 44:36, 47
 Au cours d'un examen médical, 44:44-5, 47
 Avant l'embauche, 44:47
 Chauffeurs assujettis, 44:38
 États-Unis, programme, incidence sur les entreprises
 canadiennes actives aux E.-U., 44:27, 34, 39-40, 42,
 45-7; 45:22, 25; 46:32-3, 36, 46-8
 Formation des surveillants, 44:36
 Programme obligatoire, 44:35, 45-6
 Propriétaires-exploitants, 44:38; 46:48-9
 Education, programmes, 44:36
 Enquêtes, résultats des sondages, 38:10
 Rendement au travail, relation, 44:30-1
 Situation, 45:26-7
 Camionneurs
 Examens médicaux, fréquence, 44:44
 Heures de conduite consécutives, limite, 39:9-10; 43:36, 49;
 44:27, 30-1, 39; 45:26-7
- Bureau d'enquête sur les accidents de....—Suite**
 Enregistrements de bord—Suite
 Utilisation—Suite
 Restrictions, assouplissement, demande des sociétés
 ferroviaires, 4:7, 9, 26-7
 Entrée en vigueur, 1:55-6
 Étude, 1:26-73; 2:5-85; 3:5-72, 77-111; 4:4-51; 5:4-51; 6:5-97;
 7:4-77; 8:5-40; 9:4-42; 10:3-65; 11:11-98; 12:17-65
 Documentation, préparation et distribution, 1:20, 23, 27
 Fin, 13:4-6
 Suspension afin d'inviter Denis de Belleval à comparaitre
 au sujet de VIA Rail, m. (Dionne), 3:72-7, 111-3,
 adopté, 4
 Examen de la loi en 1994, 5:7, 21; 9:38, 40; 12:64
 Rapport au Parlement, modalités, 1:35; 3:104
 Guide de la marine marchande du Canada, position, 6:44-9
 Incidents, rapports
 À un seul organisme, 4:9, 32, 40, 44
 Prévention, but, relation, 7:32
 Systèmes volontaires ou obligatoires, 1:35, 63-4
 Libelle
 Erreurs typographiques, correction, 12:42
 Traduction, lacunes et erreurs, 9:26-7; 11:78
 Versions anglaise et française, concordance, 11:57, 74-81;
 12:22, 63
M-TRAC
 Consultation préalable, 7:64
 Position, 7:64-6
 Marine marchande du Canada, Loi
 Ministère des Transports, pouvoir de mener des enquêtes,
 suppression proposée, 7:51-3, 56-9
 Modifications corrélatives, 6:47-8; 7:50-4, 63
 «Moyen de transport militaire», définition, 9:27
 Objet, 1:55; 4:49; 6:91, 95
 Réalisation, perspectives, 3:97; 6:71
 Sécurité, inclusion proposée, 2:36-7
 Office national de l'énergie
 Consultation, 8:17
 Position, 8:5-6, 9-10, 12, 17-8
 Répercussions, 8:11-2, 15
 Office national des transports
 Enquêtes en vertu de la Loi sur les chemins de fer, droit
 de mener, maintien, 8:31
 Position, 7:5
 Organigramme, inclusion demandée, 10:15
 «Parties intéressées», définition demandée, 8:31
 Pilotage, Loi, modifications corrélatives, 6:48; 7:55
 Preuves, présentation et évaluation, 3:53
 Principe, 3:9
 «Producteur», définition, 1:70-1; 11:16-23
 Québec North Shore and Labrador, société ferroviaire,
 assujettissement, 8:39
 Rapport à la Chambre, 12:3-8, 64
 Réglementation actuelle, incidence, 4:49; 5:26-7; 6:24-5
 Réimpression, 12:64
 Renseignements protégés, dispositions, 6:88; 7:9, 22-3; 8:22,
 32, 38; 9:9, 33
Voir aussi sous le titre susmentionné Enregistrements
 de bord—Circulation; Enregistrements de bord
 contrôle
 Syndicat international des marins canadiens, position, 6:91-2
 «Tiers partie», définition, inclusion proposée, 11:38-9

Bureau d'enquête sur les accidents de....—*Suite*

- Art. 17, 12:20-1, adopté, 22
 Am. (Pronovost), 12:21, adopté, 22
 Art. 18 adopté, 12:22
 Art. 19, 12:22-34, adopté, 35
 Am. (Pronovost) adopté, 12:23
 Am. (Tobin), 12:25-33, retiré, 34
 Am. (Tobin), 12:34, rejeté, 35
 Am. (Wilbee), 12:23-4, adopté, 25
 Art. 20 adopté, 12:35
 Art. 21, 12:35-7, adopté, 38
 Am. (Malone), 12:36-7, retiré, 38
 Art. 22 adopté, 12:38
 Art. 23, 12:38-40, adopté, 41
 Am. (Angus), 12:39, rejeté, 40
 Am. (Fontana), 12:40, retiré, 41
 Am. (Keyes), 12:38, irrecevable, 39
 Art. 24, 12:41-6, adopté, 47
 Am. (Angus), 12:41, rejeté, 42
 Am. (Angus), 12:43-5, retiré, 46
 Am. (Pronovost) adopté, 12:42
 Am. (Pronovost), 12:42, adopté, 43
 Art. 25, 12:47-9, adopté, 50
 Am. (Angus), 12:47, retiré, 48
 Am. (Angus), 12:48-9, rejeté, 50
 Am. (Atkinson) adopté, 12:48
 Art. 26, 12:50-2, adopté, 53
 Am. (Angus), 12:50-2, rejeté, 53
 Art. 27 et 28 adoptés, 55, adopté, 62
 Art. 29, 12:53-4, réservé, 55, adopté, 62
 Am. (Atkinson), 12:12-4, 53, adopté, 14
 Art. 30 adopté, 12:55
 Am. (Pronovost) adopté, 12:55
 Art. 31 adopté, 12:55
 Art. 32, 12:55-61, adopté, 62
 Am. (Tobin), 12:55-61, rejeté, 62
 Art. 33 adopté, 12:14
 Art. 34, 12:62, adopté, 63
 Am. (Pronovost) adopté, 12:63
 Art. 35 à 39 adoptés, 12:63
 Art. 40 adopté, 12:63
 Am. (Pronovost) adopté, 12:63
 Art. 41 à 57 adoptés, 12:63
 Art. 58 adopté, 12:63
 Am. (Venne) adopté, 12:63
 Art. 59 adopté, 12:63
 Am. (Venne) adopté, 12:63
 Art. 60 à 62 adoptés, 12:63
 Am. (Venne) adopté, 12:63
 Art. 63, 12:63, adopté, 64
 Am. (Comuzzi) adopté, 12:64
 Art. 64, adopté, 12:64
 Association canadienne de droit maritime
 Mémoire, 6:7
 Position, 7:47-55
 Association canadienne des pilotes de lignes aériennes,
 position, 7:16-23, 26
 Association canadienne du contrôle du trafic aérien,
 position, 6:61-4
 Association des armateurs canadiens
 Consultation, 6:11
 Position, 6:6-10
- Bureau d'enquête sur les accidents de....—*Suite*
- Association des consommateurs du Canada, position, 6:29-31
 Association des industries aérospatiales du Canada, position,
 5:40-2
 Association des syndicats de cheminots du Canada, position,
 5:4-8
 Bateaux canadiens, enregistrés, à l'étranger, tendance,
 répercussions, 6:12
 Bureau canadien de la sécurité aérienne
 Consultation, 2:35
 Position, 2:22, 25
 Bureau canadien de la sécurité aérienne, Loi
 Comparaison, 2:52-3; 3:87; 7:17; 9:27
 Utilisation comme modèle, 3:78; 4:32
 Canadian Business Aircraft Association, position, 8:20-2, 28
 CN Rail
 Position, 4:5-9
 Préoccupations, discussion avec le ministre
 des Transports, 4:23
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements
 Conflicts d'intérêts, dispositions, 2:78-9
 CP Rail
 Coûts, répercussions, 4:48
 Position, 4:30-6
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements
 Déclarations
 Définition, 12:55
 Preuve au Canada, Loi, assujettissement proposé, 9:39
 Usage contre leur auteur
 À des fins disciplinaires par l'employeur, empêchement
 proposé, 8:37-8
 Dans une procédure judiciaire au civil, 9:35; 10:29
 Interdiction, disposition, 6:47; 63-4, 88; 7:9; 8:22
Voit aussi sous le titre susmentionné Documents—
 Employés
 Deschênes, Bernard, position, 2:56-61
 Documents, saisie
 Copies, conservation par le transporteur, proposition, 4:8;
 8:37
 Employés, déclarations lors d'enquêtes internes ou réties
 par une convention collective, 4:8; 28-9, 35, 42; 5:11-4;
 7:9; 13-4; 8:35-6; 12:25-35
 Restitution, disposition, absence, 6:10
 «Engin à portance dynamique», définition, 1:30
 Enregistrements contrôle
 Circulation aérienne, renseignements protégés,
 dispositions, 1:60-1; 6:63-5, 76
 Coroners et agents de la paix, accès proposé, 12:53, 62
 Définition, enregistrements relatifs aux transports
 ferroviaires et maritimes, inclusion proposée, 1:35, 61;
 8:33-4; 9:34-5; 12:53, 62
 Enregistrements de bord
 Copies, conservation par le transporteur, proposition, 4:9
 Personnes dont les voix ont été enregistrées
 Copie à l'auteur ou à ses héritiers, 7:50
 Droit de présenter des observations, 7:44
 Renseignements protégés, dispositions, 6:87-8, 93; 8:22, 34
 Enregistrements STM (service du trafic maritime),
 application proposée, 6:47, 49, 60; 9:34-5
 Utilisation
 Objet, 6:17

Bureau d'enquête sur les accidents de...—Suite

- Accident routier—*Suite*
Adoption, 12:64; 13:31
Définition, inclusion proposée, 11:35
Report proposé, 7:19, 24-5, 35, 37, 45; 8:30; 9:5, 16-9
«Aéronef», définition, 2:49
Amendements
Bobbit, Norman, propositions, 3:10, 33-4, 53, 60, 62
CN Rail, propositions, 4:8-9
CP Rail, propositions, 4:35-6
Gouvernement, présentation, 9:41
Proposition, 1:37-8
Annexe, 12:64, adoptée, 16
Art. 1 réservé, 11:14, adopté, 12:64
Art. 2, 11:14-39, adopté, 41
Am. (Angus), 11:14, rejeté, 15
Am. (Angus) adoptée, 11:15
Am. (Angus), 11:16-22, adoptée, 23
Am. (Angus), 11:37, irrecevable, 37-8
Am. (Angus), 11:38, irrecevable, 39
Am. (Pronovost), 11:35, adoptée, 36
Sous-am. (Fontana), 11:35, retiré, 36
Art. 3, 11:39-40, adopté, 41
Am. (Malone) irrecevable, 11:39
Art. 4, 11:41-58, adoptée, 59
Am. (Angus) irrecevable, 11:56
Am. (Fontana), 11:41, retiré, 42
Am. (Pronovost) adoptée, 11:42
Am. (Pronovost), 11:43, irrecevable, 44-54
M. (Tobin), 11:54-5, rejetée, 56
Am. (Tobin), 11:57-8, adoptée, 59
Am. (Venne) adoptée, 11:57
Art. 5, 11:59-64, adoptée, 65
Am. (Angus), 11:59-64, rejetée, 65
Art. 6 adoptée, 11:65
Art. 7, 11:65-70, adopté, 71
Am. (Malone), 11:65-70, adopté, 71
Art. 8, 11:71-90, adopté, 91
Am. (Angus), 11:72, retiré, 73
Am. (Angus), 11:73-6, adoptée, 8
Am. (Angus), 11:90, rejetée, 91
Am. (Angus) rejetée, 11:91
Am. (Atkinson) adoptée, 11:90
Am. (Keyes), 11:81-8, retiré, 89
Sous-am. (Angus), 11:82-8, retiré, 89
Am. (Pronovost) adoptée, 11:81
Am. (Venne) adoptée, 11:8
Am. (Venne), 11:77-80, adoptée, 81
Art. 9 adoptée, 11:91
Art. 10, 11:91, adoptée, 92
Am. (Angus) rejetée, 11:92
Am. (Pronovost) adoptée, 11:92
Am. (Venne) adoptée, 11:91
Art. 11 adoptée, 11:92
Art. 12, 11:92-7, adoptée, 98
Am. (Comuzzi), 11:92-7, rejetée, 98
Am. (Pronovost) adoptée, 11:98
Art. 13, 12:17-9, adoptée, 20
Am. (Angus), 12:17-9, rejetée, 20
Art. 14 à 16 adoptés, 12:20

Bureau d'enquête sur les accidents de...—Suite

- Rapports—*Suite*
Recommandations et conclusions—*Suite*
Mise en oeuvre et suivi, 1:42, 46-7, 72; 2:60; 3:53-4; 9:26
Pouvoir de sanction, absence, 2:64-5
Réexamen ou appel, 8:33, 39-40; 12:50-3
Réponse du ministre dans les 90 jours, 1:42, 72; 2:61; 5:35; 6:26, 91; 7:49-50; 9:37
Rapports ministériels, présentation, 12:46
Rapports provisoires
Communication
Au ministre, 1:35, 42; 6:31, 47, 62, 68-9, 75-6, 84-7; 7:44; 8:21, 24; 9:6; 12:47-8
Aux observateurs, 12:48-50
Aux parties intéressées, 6:62-3, 68, 75, 86-7; 8:22; 12:48
Et projets de rapport, distinction, 5:26; 6:23, 32; 7:43; 9:6
Objet ou raison d'être, 5:28-9, 47-8; 6:23, 31, 39, 54-5; 9:6; 19; 12:49-50
Utilisation, 12:50
Règlements et politiques
Accès public, 11:90
Publication dans la *Gazette du Canada*, 4:9, 36; 9:40; 11:81-9; 12:63
Rédaction, consultations, 4:35; 6:11; 9:40; 11:72-3
Responsabilités, partage entre les membres, le président et les directeurs des enquêtes, 2:55, 61-3, 67; 3:27-8, 78, 96-7, 101-2; 6:62, 92; 7:20, 25-7, 40, 48, 59-60; 9:5, 9; 10:53; 11:91
Ressources, répartition, 6:64, 69
Réunions, procès-verbaux, publication proposée, 11:91
Structure, comparaison avec le BCSA, 2:52-3
Vice-président
Sélection, 11:59, 64
Voir aussi *Ministre des Transports*
Accident aéronautique
Avions ultra-légers, parachutes, deltaplanes, ballons, etc., inclusion, 2:49-50; 3:26-7; 9:15
Définition, 6:29-30, 33-5, 76-7; 11:14-5, 66-7
Espace aérien, délimitation, 6:61
Espace aérien étranger, cas, traitement, 8:21
Vois noyés, applicabilité, 9:36
«Accident de transport», définition, 1:56-7; 2:84; 6:29
Accident ferroviaire
Coordination et collaboration, disposition proposée, 4:32-4
Définition, 4:6, 8, 27-8, 50-1; 5:28; 9:15
Rapports, double emploi avec d'autres lois, 4:34, 36-7, 40, 43-4
Transporteur impliqué, participant à l'enquête pluri
qu'observateur, statut proposé, 4:9, 11, 13-5, 17, 22-3, 40, 48; 5:15-6
«Accident maritime», définition, 6:8-9, 16-7, 25-6, 45, 51, 59; 11:67
Navigation de plaisance, application, 9:37-8
Navire amarré à quai, application, 6:45, 49-50
Accident routier
À l'extérieur du Canada, applicabilité, 11:39
Compétence fédérale, préséance proposée, 11:39-40

Bureau d'enquête sur les accidents de...—*Suite*

Membres

Attributions, 1:32; 5:20-2; 7:48; 9:33; 11:71-4

Charge de travail, 1:67

Compétence détenue collégialement, 1:31, 39-40; 2:6, 16,

19, 25-7, 73-4; 3:9, 51; 4:18-9, 49-50; 5:4, 6:8, 30, 61-2,

91; 7:20, 47, 55; 9:10, 21-3; 10:10-1, 34; 11:43

Dissension, expression, 3:28-9; 6:62, 65; 10:61-2

Enquêteurs, rôle, inclination appréhendée, 3:12-3, 88-9;

5:41; 6:7, 18, 62; 7:27

Expérience et antécédents, 6:91; 7:74-5

Femmes, recrutement, perspectives, 1:47

Mandat, durée, 3:91-2, 110; 7:40, 47-8; 9:40-1; 11:57-9

Nombre, 1:30-1, 40, 66-7, 69; 2:6, 16, 72, 83-4; 3:13-4,

99-100; 4:10-1, 19; 5:22, 44; 6:7, 13, 30, 39-40, 42-3, 65,

78, 82-3, 94-5; 7:21, 27-9, 38-9, 47, 56, 74; 8:21; 9:10-1,

16, 20-1; 10:10, 16, 35; 11:42-55

Nomination

Comité, examen en vertu du Règlement, 6:15-6

Consultations préalables, 4:35, 45-6, 49; 6:8, 15, 78-9,

89-92; 7:21, 62; 8:21; 9:14; 11:37-8

Mécanisme, 1:43-5; 2:82-3; 3:44, 48; 6:8, 15, 37, 78;

9:10; 10:6; 34:20

Prise de décision, mécanisme, 7:29-30, 60-1; 9:16; 11:92,

94-7

Qualifications individuelles, 3:17-8, 49-50; 4:44-5; 6:18-9,

45, 61; 7:33, 47, 55, 59, 74; 9:10, 14, 22-3; 10:10; 11:43-4

Rémunération, 3:91; 7:40-1; 11:47, 51-2

Rôle, 1:32; 4:18; 9:21

Temporaires ou suppléants, 2:48-9, 72-3; 3:99-101; 4:10,

49-50; 6:39-40, 82-3, 94-5; 7:74; 9:21; 10:35; 11:46, 56

Transports aériens, représentation, 6:82

Transports maritimes, deuxième membre spécialisé,

nomination, possibilité proposée, 6:8, 13

Un seul par mode de transport, 1:38-40; 2:6-8, 73; 3:13-4;

6:30-42

Vous aussi sous le titre susmentionné Directeurs;

Enquêtes; Enquêtes publiques; Enquêteurs—

Embauche; Fonctionnement; Rapports;

Responsabilités

Ministre responsable. *Vous sous le titre susmentionné*

Imputabilité

Mission, 1:71; 3:87; 6:46; 7:36-7

National Transportation Safety Board

Analogie, 1:38

Coopération, 7:64-5

Nom, mot «sécurité», inclusion proposée, 1:29, 57-8; 2:25,

36, 71-2; 6:19, 48, 61, 71; 7:21, 50; 8:22, 25-7; 9:8, 11; 10:16;

11:41-2

Observateurs

Du ministre des Transports, 1:34, 42-3, 48-9; 2:19-20; 3:20;

6:7, 62, 68; 7:22, 41; 12:39-40

Mise à l'écart, 1:34, 50-1; 6:27, 62

Présence aux interrogatoires, 1:50-1

Rôle, 2:45

Statut, attribution, 2:45; 4:33-6, 39-40, 48; 6:27-8, 62; 7:11,

22, 41-3, 49; 8:21, 32; 9:9; 12:39-41

Suggestions, présentation aux directeurs des enquêtes,

possibilité, 9:20

Vous aussi sous le titre susmentionné Enquêteurs;

Rapports provisoires—Communication

Bureau d'enquête sur les accidents de...—*Suite*

Personnel, employés mutés des organismes actuels

Bureau canadien de la sécurité aérienne, 3:43-4

Garde côtière canadienne, 6:21

Office national des transports, 7:14-5

Nombre et origine, 1:60-1

Transports, ministère, 5:35; 6:58

Président

Chairman, appellation, remplacement par *chairperson*,

11:15-6, 19, 59-61

Compétences, 2:18-9; 6:81-2

Formation en droit, 6:15; 7:47, 55; 10:58-9

Pouvoirs, 2:14-5, 37-8, 53, 83; 3:9-10, 27-9, 96-7, 101; 6:92;

7:27

Déclarations publiques, pouvoir exclusif, 5:41; 6:62, 65,

68-9

Délégation, limites, 3:101

Détermination par les autres membres, 2:16-8; 6:79, 93;

8:23; 9:11-2; 11:59, 61-5

Embauche et congédiement du personnel, pouvoir

exclusif, 1:31-2, 39, 41-2; 2:15, 37; 3:31, 53; 9:12-4

Financiers, 3:19, 55

Pouvoirs du Bureau, érosion perçue, 3:30-2

Remplacement par un vice-président permanent, 3:102-3

Réunions, convocation, 1:33

Tâches administratives, délégation, 1:31, 53; 2:19, 59

Thornerycroft, Ken, président du BCSA, candidature, 2:35,

53; 5:41-2

Vous aussi sous le titre susmentionné Directeurs—

Embauche; Responsabilités

Projets de rapport

Contenu, 1:54-5

Distribution, à titre confidentiel, aux parties intéressées,

4:11-3; 6:54-5, 62, 66-7, 71-4, 84, 92; 7:22, 43-4,

66-71; 8:24; 9:19-20, 23-5; 10:30-1

Au ministre, 1:34-5; 2:20; 3:19-20, 34; 5:49-50; 6:26-7, 37,

85-6, 92; 9:29-32, 35-7; 12:42-3

Au transporteur visé, 4:9, 11, 36

Délais, 1:49-50; 2:29-30, 82; 3:34-5; 5:29; 6:31, 35, 39, 85;

7:45

Indépendance et crédibilité du Bureau, incidence,

5:4-13, 16-24, 26, 36, 46-8; 6:22-3, 31-2, 35-7, 40,

54, 71, 73-4; 7:43; 8:39; 9:7, 20, 24, 29

Modèles suivis dans d'autres pays, 9:25-6

Observations, présentation, 1:49-50, 54; 2:8; 3:21, 87-8;

4:42; 5:23-4, 37-9; 6:22-3, 33-5, 38-40, 85, 88-9;

9:7, 20, 27-9, 37; 10:34; 12:43-7

Objet, 9:6-7

Suppression proposée, 6:31, 37-8, 40; 7:65-6; 12:41-2

Vous aussi sous le titre susmentionné Rapports

provisaires—Et

Rapport annuel, dépôt au Parlement, proposition, 12:17-20

Quorum, 1:51; 3:109-10; 4:8, 25; 6:8, 18-9, 30, 78; 7:29, 48, 61;

8:21, 23; 9:15-6, 20; 11:92-8

Rapports

Emission, nécessité, 7:49

Publication, délai, 6:91; 7:64-5

Recommandations et conclusions

Divulguation, 1:54; 2:65

Faute ou responsabilités civiles et pénales, attribution,

utilisation interdite, 9:25

Bureau d'enquête sur les accidents de...—Suite

- Création, 1:20
 Délégation, pouvoir, 7:50
 Délégations, publication dans la *Gazette du Canada*, proposition, 4:8
 Directeurs des enquêtes
 Assistance des autres enquêteurs, 8:21
 Embauche et licenciement, pouvoir du président, 2:74;
 6:83, 93
 Transfert aux membres du Bureau, proposition, 3:18,
 20; 7:21; 8:21; 9:12-3
 Indépendance, 3:87
 Membres
 Confiance, 6:79, 83-4, 93; 9:12
 Instructions, pouvoir d'émettre, proposition, 11:90-1
Voir aussi sous le titre susmentionné Embauche—
 Transfert
 Pouvoirs, 3:101; 7:27
 Délégation par le Bureau, proposition, 3:18-9, 53
 Responsabilité devant le Bureau, 3:55
 Un seul par mode de transport, 1:38-40; 6:45; 7:27-8
Voir aussi sous le titre susmentionné Enquêtes—
 Politiques; Observateurs—Suggestions; Responsabilités
 Enquêtes
 Accident, facteurs plutôt que causes, détermination,
 2:43-4, 68-9; 7:23, 30
 Avis au transporteur visé, proposition, 4:9; 12:38-9
 Cas
 Présentation, processus, 2:24
 Sélection, critères, 2:24, 80-1; 6:8-9, 16-7, 21, 50-1, 80-1;
 9:15
 Délais, réduction au minimum, 2:29-30; 7:64
 Enquêtes parallèles par d'autres ministères
 Coordination, ententes, 6:46, 51, 58; 9:8, 36; 12:21-2
 Eventualité, 4:35-7; 6:8-9, 21-2, 25, 45-8, 50, 56-60; 7:23,
 48; 9:7-8
 Preuve, éléments recueillis, utilisation, 8:31
 Faute, concept, 6:93, 95-6
 Individus appelés à témoigner
 Déclarations, protection, 3:19
 Droit d'être représenté, 8:33, 38
 Interrogation par le BEAT d'abord, 8:36; 10:64; 12:27
 Salaire perdu, remboursement, 8:33, 38-9
 Information, accès, obtention par les membres, etc., 3:19,
 27, 71-2; 9:32-3
 Institution, gouverneur en conseil, pouvoir, 1:68; 7:48
 Membres
 Participation, niveau, 2:67; 3:88; 7:27-9
Voir aussi sous le titre susmentionné Enquêtes—
 Informations; Enquêtes—Politiques
 Méthodes et procédures, normes, établissement, 6:11-2
 OACI, pratiques, conformité, 3:62
 Opinions divergentes
 Expression, recours, 2:27-8, 35, 37, 81; 3:50; 11:62
 Persistance ou non-élimination, 3:69, 96-9
 Présentation, perspectives, 2:46-7; 5:50
 Réglement des différends, mécanisme, 2:42-4, 68; 6:65-6
 Politiques, établissement, pouvoir des membres, 1:49; 2:67;
 3:20-1, 101; 6:42; 7:45-6; 9:9-10
 Directeurs des enquêtes, compétence, relation, 1:32-3,
 48; 3:11-2

Bureau d'enquête sur les accidents de...—Suite

- Enquêtes—Suite
 Priorité sur toute autre enquête, 6:59-60
 Provinces et ministères, demande, 4:8; 8:28-30
 Enquêtes publiques, tenue
 Circonstances, 6:30, 35-6, 41-3; 9:32-3
 Membres, compétences, relation, 7:49
 Règles et procédures, 1:34
 Rôle, 9:25
 Enquêteurs
 Certificats, 11:92
 Compétences, exigences, 4:5-6, 26, 50; 6:45
 Conduite, examen, 4:34-5, 37-40, 42-3; 7:9-11
 Contre-interrogatoire, 4:9, 11-2, 15, 24-5; 7:23, 50; 8:32;
 12:55-62
 Embauche, membres, participation, 3:100; 7:41
 Observateur, statut lors d'enquêtes ministérielles, 8:21,
 23-4
 Opinion, inadmissibilité dans toute procédure judiciaire,
 6:92, 95-7
 Pouvoirs
 Activités dangereuses, cessation, 7:71-3; 9:15, 39
 Essais destructifs au besoin, 6:9; 7:49, 63
 Examen médical, pouvoir coercitif, 1:52-3; 5:24-5; 8:32
 Lieux, limitation d'accès, 4:6-8, 14-5, 25, 33, 35, 40-1,
 43; 5:14-5; 6:9-10; 7:6-8, 11-2, 48-9; 8:36-7; 9:15, 23,
 38-9; 10:37
 Perquisition et saisie, 6:9; 7:8-9, 14, 54-5, 72; 12:22-3
 Recommandations, présentation, 7:65, 73
 Renseignements médicaux, obtention, 1:53, 71; 5:24-5;
 12:23-5
 Recommandations
 Divulguation, 1:53-4
Voir aussi sous le titre susmentionné Enquêteurs—
 Pouvoirs
 Assistance; Membres
 Entrée en fonction, 1:55-6; 9:19
 Etudes et enquêtes spéciales relatives à la sécurité des
 transports, droit d'entreprendre, proposition, 11:65-71;
 12:35-8
 Fonctionnement
 BCSA, relation, 3:87; 5:44; 9:9-10
 Membres, pouvoirs, 2:53
 Quasi judiciaire, 2:74
 Hickling, rapport, recommandations, 5:7
 Hiérarchie, 1:53
 Impuabilité, ministre responsable, etc., 2:20-1, 79-80; 3:20,
 26, 102; 4:29-30, 35, 50; 5:13, 16-7; 6:7, 13-4, 36-7, 69;
 7:22, 41; 8:20; 9:8, 11, 26; 12:19
 Justice, ministre responsable, 6:14, 36-7; 7:62; 8:23; 11:35-6
 Parlement, entité responsable, 1:43; 3:97; 5:42, 48-9; 6:14-5,
 23-4, 66, 80, 92; 7:62-3
 Président du Conseil privé, ministre responsable, 6:46, 62,
 66, 80; 7:62-3; 8:23; 11:35-6; 12:17
 Indépendance, 1:49-50, 53, 57, 67; 3:97; 4:29, 50; 5:4-5, 48-9;
 6:36-7; 7:64-5, 75; 10:29
Voir aussi sous le titre susmentionné Projets de rapport—
 Distribution

- Bureau canadien de la sécurité aérienne...**—*Suite*
 Responsabilités, partage entre les membres...—*Suite*
 Interprétation juridique, opinion de Robert Decary, etc., 3:15-6, 22-4, 104-5
 Membres, désaccord, 7:40
 Président et directeur exécutif, attitude, 3:40-2
 Sopinka, juge John, opinion, 2:8; 11:61
 Transports, ministère, interférence, 3:23
 Réunions, déroulement, description, 3:42
 Stevenson, Ross, membre
 Antécédents, 3:58, 69
 Frustration, origine, 3:68
 Thorneycroft, Ken, président, antécédents, 2:5-7, 21; 5:41-2
 Thurston, Frank, membre, antécédents, 3:77, 88
 Transports, ministère
 Relations, 3:48-9
Voir aussi sous le titre susmentionné Personnel—
 Transposition; Responsabilités
 Voir aussi Air Toro; Bureau d'enquête sur les accidents de transport *passim*; Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Lester B. Pearson, aéroport international—Circulation—Contrôle; Témoins; Transports aériens—Accidents—Dryden et Accidents—Gander
- Bureau canadien de la sécurité aérienne, Loi.** *Voir* Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2
- Bureau d'enquête sur les accidents de transport (BEAT)**
 Alcool et drogues, consommation, dépistage, pouvoirs, 6:19-21; 8:21, 24
 Examen médical, 1:52-3
 Perforation de la peau, interdiction, 1:53; 10:27
 Personnes impliquées dans des accidents, tests obligatoires, 1:34; 4:6, 19; 5:25; 6:77-8; 8:25
 Budget des dépenses, accès direct au Conseil du Trésor, suggestion, 3:26
 Charge de travail, 2:47-8, 75-6
 Compétence
 Affaires autres que des accidents ou incidents, 2:84-5
 Autres ministères, relation, 1:33
 Camionnage interprovincial et international, 1:30, 58-9, 64-7, 69; 2:51; 4:7-8, 15-6; 5:30; 11:35, 39
 Conflits anticipés, 1:67
 Défense nationale, ministère, exclusion, 1:33, 51-2, 61-2; 2:53-4; 9:36
 Description, 47:9
 Latitude, 1:32
 Limites territoriales, 1:52
 Navigation de plaisance, 1:30, 45-6; 2:50-1, 64; 3:26-7; 5:30, 32, 34; 6:40-1, 51-2; 9:36-8
 Plates-formes de forage, 1:30
 Prévention, aspect, 1:52, 58; 2:37, 70-1; 6:19; 7:32; 11:68
 Pipelines et produits, partage avec l'ONE, 1:30, 62-3, 68, 70-1; 2:70; 6:18; 7:6, 15-6; 8:8, 10, 12, 16-7; 9:5-6, 39-40; 11:16-23
 Provinces, compétences, implications, 1:45
 Sécurité, manquements, identification, 7:35-7
 Transport par autobus, 2:81-2; 9:5; 11:34-5
 Autobus scolaires, 1:58-9
 Transports ferroviaires, cours de triage, 1:47
 Transports routiers, 9:5-6; 11:39-40
 Coroners et police, coopération, 1:33-4
- Bureau canadien de la sécurité aérienne...**—*Suite*
 Fonctionnement—*Suite*
 Ministère, ingérence, allégations, 3:103-4
 Non conforme à la volonté du Parlement, 3:23-4
 Hickling, rapport, 3:23, 25, 103; 11:61
Voir aussi sous le titre susmentionné Personnel—
 Compétences
 Indépendance, 3:25-6
 Divergence de vues, 3:39
 Juge Dubin, recommandation, 3:81
 Johnson, Ken, directeur exécutif
 Antécédents, 2:17
Voir aussi sous le titre susmentionné Filiales
 Laboratoires et autres installations scientifiques, disponibilité, 3:35-6
 MacEachern, William, membre, antécédents, 3:77
 Membres
 Antécédents, 2:31
 Compétences et connaissances, 2:31-2, 34-5; 3:64
 Déplacements à l'étranger, autorisation, 2:66
 Dissension, raisons, etc., 2:8-9, 22, 31-2, 35, 45-6, 48, 65-6; 3:14, 23-4, 52, 68, 78-9, 92-4; 5:40-1, 44, 50; 7:19, 34, 39, 58; 9:23
 ACPLA, lettre au premier ministre, 7:17-8
 Enquêteurs, fonctions, séparation, 3:81
 Nombre, 2:6
 Nominations, 2:82
 Non-dissidents, traitement de faveur, 3:72, 110
 Rémunération, 2:51
 Tendance à vouloir jouer le rôle d'enquêteur, 3:39-40, 47-8
Voir aussi sous le titre susmentionné Enquêtes;
 Enquêtes; Fonctionnement; Rapports d'enquête—
 Rédaction; Responsabilités
 National Transportation Safety Board, relations, 10:5, 59-60
 Objectif, 7:19
 Personnel
 Compétences, rapport Hickling, observations, 1:60
 Nombre, 10:42
 Sélection par voie de concours, 2:67
 Transition du ministère des Transports au BCSPA, 3:43
 Portance, Arthur, membre, antécédents, 3:78
 Présidence
 Rémunération, 2:51-2
Voir aussi sous le titre susmentionné Deschênes;
 Responsabilités; Thorneycroft
 Rapports d'enquête
 Pultz, Bruce, membre, antécédents, 3:77
 Membres, désaccord, 2:9, 11-2
 Présentation par le directeur des enquêtes, 3:47-8
 Projets de rapport, distribution aux parties intéressées, 2:10; 3:21, 34-5, 87-8, 94-5; 6:34-5, 67-8, 73-4; 9:26
 Rédaction, information utilisée
 Lacunes et incohérences mises à jour, 3:16-7, 86
 Membres, accès, 3:14-5, 17, 19, 21-2, 27, 30, 32, 39-40, 46-7, 56, 58-9, 62-3, 69, 80-1, 86, 89, 94
 Recommandations
 Mise en oeuvre et suivi, 1:60; 3:53-4
 Provisoires, présentation, 6:87
 Réponses du ministre, 2:61; 3:54
 Responsabilités, partage entre les membres et le président
 Historique, 2:55

- Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA)**
 Bobbitt, Norman, membre, antécédents, 3:8
 Budget des dépenses, 2:23
 Canadian Business Aircraft Association, relation, 8:27-8
 Charge de travail, 2:13, 47, 53, 75-6; 3:101
 Circulation aérienne, contrôle, expertise et compétence, lacunes, 6:64, 69-71
 Coroners provinciaux, relations, 2:25, 28-9
 Création, recommandation de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne (Dubin), 2:56-8; 5:18
 Deschênes, Bernard, ex-président
 Antécédents, 2:56
 Directeur des enquêtes, relations, 2:74
 Directeur exécutif
 Rôle, 2:23
Voir aussi sous le titre susmentionné Johnson; Responsabilités—Président
 Enquêtes
 Accidents majeurs, nombre étudié par année, 2:76
 ACPLA, statut d'observateur permanent, 2:45
 Affaires autres que des accidents, 2:84-5
 Arrière, 3:33
 Autres pays, comparaison, 3:68
 Classification par ordre d'importance, 2:75
 Délais, 2:12-3, 29
 Déroulement, description, 2:9-11, 74-5
 Événements d'envergure, ressources disponibles, 2:13
 Juridiction, conflits, 2:28-9
 Membres
 Lieux d'un accident, visite, 3:65-6
 Participation, 2:67-8; 3:91, 94
Voir aussi sous le titre susmentionné Enquêtes—Orientation
 Méthodes, 6:81
 Orientation, membres, pouvoir d'intervention, 2:11
 Types d'accident enquêtés, 2:14
 Enquêteurs
 Compétence, 7:31-2
 Embauche, 3:100
 Membres, accès, 3:22, 64-5, 81-2, 86, 89
 Origine, 2:69-70
Voir aussi sous le titre susmentionné Membres—Tendance
 Données et communications orales, enregistrements, analyse, installations, aménagement, décision, 3:21, 35
 Filotas, Les, membre
 Antécédents, 3:39, 49, 56
 Entrée en service, 3:41-2
 Johnson, Ken, directeur exécutif, relations, 3:42
 Mandat, intentions, 3:55
 Nomination, 3:44-6, 48-9
 Rôle, explication, 3:45
 Fonctionnement, 1:41; 2:22-3, 35; 3:10-1, 39-40, 43, 87, 90-1; 9:10
 Manuel de procédure, exemplaire demandé, 3:105
 Membres, information, 3:45, 89
- Brundtland, rapport.** *Voir* Environnement—Développement
 Coût, 13:37-8; 34:34-5
 Annulation, 34:34-5; 43:45; 47:12
 Construction
Brise-glace polaire de classe 8
 Laurent
Brise-glace. *Voir* Union soviétique; Voie maritime du Saint-Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 39:67-8
Brightwell, Harry (PC—Perth—Wellington—Waterloo)
 C-2, étude, 6:67-8, 70, 72-3
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi
 19-20, 23-4
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 41:9-17, aérien)
Brennen, Herb (Association canadienne du contrôle du trafic
 Transports, budget principal 1989-1990, 16:43
Brennan, Martin (ministère des Transports)
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 43:84
Brazier, D.V. (CP Rail)
Brantford, Ont. *Voir* VIA Rail—Toronto
 Maintien
Brandon, Man. *Voir* VIA Rail—Transcontinental de l'Ouest—C-2, étude, 7:46-50, 55-63
 Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi
 maritime)
Brander-Smith, David (Association canadienne de droit
 Alberta, possibilité, 9:49
 Saint-Basile-Le-Grand, Qué., conteneurs, transport jusqu'en
 Détection, équipement, 43:79
BRC
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 43:34-50
Boyle, Andrew (Syndicat international des marins canadiens)
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 39:58-68
Bourgeois, Valéri (Association internationale des machinistes et
 Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 35:25-6
Bourdon, Michel (ministère des Transports)
 Voie maritime du Saint-Laurent, avenir, 13:7
 41, 47
 Voyageurs, nombre, 13:12, 21-3; 16:8, 12, 17, 28; 18:10, 25, Transcontinental de l'Ouest, 18:28
 Trains mixtes, recours proposé, 18:19
 Toronto-Brantford-London-Windsor, service, 18:12
 TGV, 13:13, 19-20; 18:16-7
 Subvention par voyageur-kilomètre, 18:24-5, 44
 province, 13:20-1; 18:10, 19, 39
 Services régionaux, privatisation ou étatisation par une
 29-30, 33-8, 40, 47
 Services, réduction, 13:12; 16:24-6, 29-30; 18:7, 9-11, 20-3, Revenus, 16:34
 20, 30-1; 18:19
 Régions éloignées, services, protection, 13:18-9; 16:12, 15, VIA Rail—Suite
 Bouchard, l'hon. Benoit—Suite

- Bennett, Ron—Suite**
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 8:31-40
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 26:8, 17-8, 21, 25-6, 28-9, 33
Berigan, Gerry (ministère des Transports)
Aéroports, politique, étude, 36:9-10, 10, 20
Bindon, Cap. Norm (Association canadienne des pilotes de lignes aériennes)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 44:4-13, 15-25
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 7:16-41, 43, 45
Bjornson, David (PC—Selkirk)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 45:26-8, 39, 42-3, 48
Camionnage, 45:26-8
Federal Express Corporation, 45:42-3, 48
Blakie, Bill (NPD—Winnipeg Transcona)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 4:25-7
Camionnage, 4:26
Transports ferroviaires, 4:25
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 19:60-2
Blé
Saskatchewan, producteurs, situation, 32:29-30
Bobitt, Norman (Bureau canadien de la sécurité aérienne)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 3:8-38
Voir aussi Bureau canadien de la sécurité aérienne; Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi
Bosch, Marc (greffier du Comité)
Nomination à titre d'adjoint de direction auprès du Greffier de la Chambre, 48:38-9
Boston (É.-U.). *Voir* AMTRAK—Corridor
Bouchard, l'hon. Benoit (PC—Roberval; ministre des Transports)
Aéroports
Gestion, cession à une autorité locale, 13:7, 20, 33
Propriétaires d'aérogares, redevances, 13:35
Sécurité et congestion, groupe de travail, rapport, 16:33
Agence spatiale canadienne, 13:35
Air Canada, privatisation, 13:31
Brise-glace polaire de classe 8, 13:37-8
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, 13:5-6
Camionnage, 13:7
Céréales, transport, 13:7; 16:21
Bouchard, l'hon. Benoit—Suite
CN Route, 16:24
Comité, 18:5
Grain de l'Ouest, transport, loi, 16:27
Hamilton, aéroport, 13:32; 16:18
Lester B. Pearson, aéroport international, 13:6-7, 25-7, 32; 16:29-32; 18:41
Marchandises dangereuses, transport, inspection, 13:33
Marine Atlantique, 18:41
Pickering, aéroport international, 13:26-7
Ponts Champlain et Jacques-Cartier, rénovation, coût, 18:18
Ports, immobilisations, planification, 13:7
Prince Rupert, port, terminal Fairview, 13:6, 29
Routes, 16:13, 22
Saint-Hubert, aéroport, 13:35; 16:28
Transports
Budget principal 1989-1990, 13:5-39; 16:5-15, 17-35
Évolution, orientation, etc., 13:6
Transports, ministère, 13:5-6
Transports aériens
Circulation aérienne, contrôle, 13:7
Infrastructure, gouvernement fédéral, dépenses, 18:41
Nord du 60^e parallèle, services, subvention fédérale, 18:41
Transports ferroviaires
Marchandises dangereuses, transport, 16:23
Voyageurs, services, 16:13; 18:17, 44-5
Transports routiers
Gouvernement fédéral, rôle et responsabilités, examen, 13:7, 10-1
Provinces, compétences, 13:36-7
Réseau routier national, coûts, partage, ententes fédérales-provinciales, 13:34
Trois-Rivières, aéroport régional, 16:15
Val-d'Or, aéroport régional, 16:23
Vancouver, aéroport international, 13:6
VIA Rail
CN Rail et CP Rail, sommes versées par VIA, 18:27
Cochrane-Senneterre, service, 16:14
Conseil d'administration, composition, 18:20
Coûts, recouvrement, 16:19-20; 18:26
Coûts d'exploitation, 18:24
Déficit, 16:6-7
Emplois, 13:34-5; 18:42-3
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 18:5-48
Étude de 1989, document, 18:6-7, 13-6, 22-3
Financement, subventions de fonctionnement, 13:7, 10, 14-8, 23; 16:8-9, 13, 27, 34; 18:7-8, 10, 24, 41
Halifax-Yarmouth, service, suppression, 18:46
Laissez-passer gratuits, 16:14-5; 18:31-3
Matériel roulant, 13:24-5
Montréal-Québec, service, 18:18
Montréal-Senneterre, liaison, 18:38-9
Parti progressiste conservateur, groupe de travail (1983), recommandations, 18:30-1
P.D.G., nomination de Ron Lawless, 13:23; 16:5-6, 26-7; 18:22
Personnes âgées, handicapés et étudiants, services, 18:20
Plan d'entreprise pour 1989-1993, révision, 13:7, 9, 19, 30-1; 16:6, 10-2, 19, 33; 18:9-11, 21-2
Projet de loi, 16:25

- Barbeau, Victor** (ministère des Transports)
Aéroports, politique, étude, 36:4-8, 10-30, 32-3
Transports, budget principal 1989-1990, 16:36-42, 45
- Bathurst, Jack** (Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth)
Halifax, port, situation, examen, 48:8-10, 17, 25
- BCSA. Voir** Bureau canadien de la sécurité aérienne
- BEAT. Voir** Bureau d'enquête sur les accidents de transport
- Beaudoin, Gilles** (Coalition des maires du corridor Québec-Windsor)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:31-2
- Beaulieu, Gaétan** (Comité VIA Gaspésie)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 23:47-52, 57, 61-4, 66
- Beckwith, Rick** (Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 44:33
- Bélair, Réginald** (L—Cochrane—Supérieur)
VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 28:20
- Belsher, Ross** (PC—Fraser Valley—Est; secrétaire parlementaire du ministre des Transports)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 10:3; 11:15, 22
Comité, planification des travaux, 31:3; 35:4
Marine Atlantique, rapport annuel 1988, étude, 30:17
Procédure et Règlement, 11:22
- Benjamin, Les** (NPD—Regina—Lumsden)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 32:25, 33
Nomination par décret, examen, 32:6-7, 10, 12, 21-6, 30-1, 33
Aéroports, 16:19-20, 25:23; 36:16-7, 31-3
Politique, étude, 36:15-20, 31-4
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 38:20-2, 36-7, 40, 63-5; 41:19, 21-3, 25-6; 42:11; 46:21-2
Allusion à Benjamin, 21^e anniversaire de son élection, 16:45
AMTRAK, 19:104-5; 27:11, 15, 20-4, 26-7, 32
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:33, 49-51, 58-9, 61-2, 64-7, 69-70, 73, 2:16-8, 20-1, 31, 44-5, 48-52, 54; 3:25-7, 34-6, 62, 64, 67, 76, 78-9, 92-7, 100-1, 110; 4:5, 13-6, 27-9, 40-3, 45-7, 49-50; 5:12-6, 26, 30, 35-7, 43-8; 6:21-4, 32, 39-41, 52, 54-5, 66, 71-3, 75-6, 82-90, 94-7, 7:4, 6-9, 12, 15-6, 18, 29, 41-5, 62-3, 70, 74-5; 8:36, 39-40; 9:19-22, 36-8; 10:3, 29-31, 34-6, 38, 46-8, 51-4, 56-8, 63-5; 11:23, 31, 35, 38-40, 47, 51-3, 55-6, 62, 65-6, 68, 79, 85, 88, 95, 97; 12:18-9, 21, 27, 44-5, 59, 61
Burlington Northern, 48:25-6
Camionnage, 1:66, 69-70; 2:51; 4:16; 9:47-9; 10:46-7; 34:27-8; 47:8; 48:20
Canadian National (West Indies) Steamships Ltd., 14:59
Canadien National, 14:12
Pensions, régime, examen, 29:13-6, 18-9, 21-4
Rapport annuel 1988, étude, 14:9-12, 36, 42, 44, 52, 57-9
Céteales, transport ferroviaire, 14:57-9; 16:20-2; 31:30-2; 32:7, 10, 21-5; 33:24-6, 28; 34:40-1; 48:20-1, 25
- Benjamin, Les—Suite**
Chemin de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 31:23, 30-2; 33:13, 18, 21, 23-6, 28
Churchill, 24:45-7
CN Rail, 14:59; 34:28-9
CN Route, 14:42
Comité, 2:55; 3:34; 4:13; 13:27; 14:21, 56; 15:4; 16:34-5; 19:11; 21:5; 22:35; 26:34-5, 59; 29:25; 33:29; 34:13; 37:13-4; 38:8, 43-4
Planification des travaux, 31:3
Séance d'organisation, 1:10-2, 14, 17-8, 20-4
Commission royale sur le transport des voyageurs, 21:28, 80; 34:37
Conrail, 48:18
Déchets toxiques, combustibles contaminés, transport des E.-U. au Canada, étude, 9:47-9
Edmonton, aéroport municipal, 36:32
Halifax, port, situation, examen, 48:9-10, 18-21, 25-7
Hamilton, aéroport, 37:10
Îles-de-la-Madeleine, transports maritimes, liaisons, examen, 48:29-30, 34-5, 37
Lester B. Pearson, aéroport international, 5:45; 13:27; 16:44-5; 34:25-6; 36:16-20, 31-2; 37:10-1
Mats, 33:24
Marine Atlantique, rapport annuel 1988, étude, 30:12-6, 22
Mirabel et Dorval, aéroports internationaux, 36:31-2
National Transportation Safety Board, 10:29-31, 34-6, 38, 47-8, 51, 53-4, 56-8
Office national des transports, 47:8
Procédure et Règlement, 2:42; 4:47; 5:46; 10:14; 11:38, 51, 55; 19:80; 25:22; 38:26
Regina, aéroport, 36:17, 34
Soviet suprême, table ronde avec une délégation parlementaire, 47:4-5, 7-14
Transport par autobus, 23:32-3
Transports, 21:48, 80
Budget principal
1989-1990, 13:5, 17, 21-5, 27; 14:9-12, 36, 42, 44, 52, 57-9; 15:5-6, 11, 18-20, 26-7, 34, 41; 16:16, 18-22, 44-5
1990-1991, 34:19, 25-30, 37-8, 40-1, 43; 37:8, 10-3
Transports aériens, 3:95-6; 5:30, 44-5, 6:39; 37:11-3; 41:18, 22-3
Transports ferroviaires, 1:24; 4:14-5, 28-9, 40-2; 5:13-4; 7:7-9; 10:36, 63-4; 15:18-9; 19:105-7; 24:47-8, 72-3; 34:27-8, 40; 38:20-1, 64-5; 41:19, 21; 47:10, 13; 48:19
Transports maritimes, 5:35, 37
Transports routiers, 47:9
Travailleurs, services, 30:13-4; 48:29-30, 34-5, 37
VIA Rail, 3:5; 13:17, 22-4; 14:9-11, 36; 16:18-22; 34:19
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 18:6-27-31; 19:26, 30, 39-43, 66, 80-4, 94-5, 100, 104-7, 111; 20:7-8, 14, 19-20, 23, 30, 32-5, 37-41; 21:17, 28, 45-9, 65, 77, 79-8, 83; 22:17-20; 23:7, 16, 22, 32-5; 24:17-21, 25; 45-8, 72-5; 25:10, 20-3; 26:5, 18-22, 25, 42, 47, 49, 57-9; 27:11, 15, 20-4, 26-7, 32; 28:20, 47-8, 77
Rapport annuel 1988, étude, 15:5-6, 11, 18-20, 26-7, 34, 41
Voie maritime du Saint-Laurent, 32:6, 21-2
Voir aussi CN Route—Vente—Comité—Lettre
- Bennett, Ron** (Travailleurs unis des transports)
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 45:5-16

- Association des consommateurs du Canada.** Voir Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Témoins
- Association des industries aérospatiales du Canada.** Voir Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Témoins
- Association des syndicats de cheminots du Canada**
Composition et représentativité, 5:4, 8
Homologues américains, relations, 5:8
Appendices; Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Témoins; Transports ferroviaires—Alcool—Dépistage; VIA Rail
- Association du barreau canadien.** Voir Alcool et drogues, consommation—Dépistage; Charte canadienne des droits et libertés
- Association du groupe de la navigation aérienne**
Composition, 45:50
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Témoins
- Association du transport aérien du Canada.** Voir Témoins
- Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale**
Composition et représentativité, 39:59
Membres
Alcool et drogues, consommation, éducation et sensibilisation, 39:68
Postes reliés à la sécurité, 39:66
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Témoins
- Association médicale canadienne.** Voir Alcool et drogues, consommation *passim*; Témoins
- Atkinson, Ken** (PC—St. Catharines)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, nomination par décret, examen, 32:13-7
Aéroports, 47:8
Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 39:49, 58; 41:15-7; 46:21-2, 47-8
Bureau canadien de la sécurité aérienne, 2:74-5; 3:56, 108-9; 6:73-4
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:53-5; 2:18-20, 74-5; 3:17-20, 56, 108; 4:24-5, 40; 5:21-2; 6:37-9, 73-4; 9:23-5; 10:3, 19-21, 33-4, 48, 57-8; 11:43-4, 61, 68-9, 73, 84, 88, 90, 94; 12:18, 34-5, 41, 43-4, 48, 52-3, 55-7, 59
Camionnage, 46:47-8; 47:8
Céréales, transport ferroviaire, 33:19-21
Chemin de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 33:19-21
CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude, 49:10, 29, 31, 33-5
Comité
Planification des travaux, 31:3; 34:3
Séance d'organisation, 1:9
Garde côtière canadienne, 37:15
Marine Atlantique, rapport annuel 1988, étude, 30:21-2
National Transportation Safety Board, 10:19-21, 33-4, 48, 57-8
Pollution de l'air, 22:31
- Atkinson, Ken—Suite**
Soviet suprême, table ronde avec une délégation parlementaire, 47:5, 8, 12
Transports, budget principal
1989-1990, 13:38-9; 15:29-31; 16:33-4
1990-1991, 37:14-5
Transports, ministère, 37:14-5
Transports aériens, 41:15-7; 47:8
Transports ferroviaires, 47:8
Transports maritimes, 9:25; 10:57; 39:49; 47:8
URSS, 47:12
VIA Rail, 16:33-4
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 18:42-3; 20:33, 45-52; 22:31-4, 64-6; 24:27, 50-1, 67-9
Rapport annuel 1988, étude, 15:29-31
Voie maritime du Saint-Laurent, 13:38; 32:14-7
Welland, canal, 13:38-9; 32:15-6
- Australie.** Voir Transports ferroviaires—Voyageurs
- Auto Train Corporation**
Faillite, 28:61
Autobus, transport. Voir *plutôt* Transport par autobus
- Automobilistes**
Cémoire de sécurité, port obligatoire, 38:17-8; 43:47, 65; 46:35
Etats-Unis, sensibilisation du public, échec, 46:30
Autorail. Voir *plutôt* Railbus
- Aviation générale**
Alcool et drogues, consommation, absence virtuelle, 39:30
Voir aussi Lester B. Pearson, aéroport international
- Avions CF-18**
Ecrasements, cause, 45:53
Avions *DASH-8*, services. Voir Lester B. Pearson, aéroport international
- Avions ultra-légers.** Voir Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2—Accident aérospatial
- Axworthy, I'hon. Lloyd.** Voir Transports aériens—Options
- Baggaley, Carmen** (Association des consommateurs du Canada)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 6:29-43
- Baie de Fundy.** Voir Pollution de l'eau—Déversements
- Baker, George S.** (L—Gander—Grand Falls)
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 9:27
- Ballons.** Voir Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2—Accident aérospatial—Avions
- Bangkok** (Thaïlande)
Transport en commun, réseau, création, gouvernement canadien, prêt de 800 millions \$, 21:10
- Bar Harbour-Yarmouth, liaison maritime.** Voir *plutôt* Traversiers, services

- Angus, Iain—Suite**
Bureau canadien de la sécurité aérienne, 1:41, 60; 2:8-12, 45, 65-8, 82, 85; 3:14-7, 43-5, 62-6, 103-5; 6:34-5, 67; 7:31
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2, étude, 1:33, 40-4, 60-3, 66, 72-3; 2:8-12, 20, 41-5, 51, 53-4, 65-8, 73, 80, 82, 85; 3:5, 14-7, 24-5, 37, 43-5, 61-5, 69, 72-6, 79, 84, 103-5, 112-3; 6:14-8, 34-7, 41, 49-51, 58, 64-8, 77, 77-80, 84-5, 92-4, 7:14-5, 28-31, 33, 60-2, 69-72, 76-7; 8:8-11, 18, 22-4, 33-7; 9:11-4, 27-9, 34-5, 39-41; 10:6-9, 32-3, 39-40, 44, 46, 49-51; 11:14-7, 19, 22-5, 31-9, 42, 45, 48, 51-2, 54-60, 63, 72-83, 86, 89-92, 95, 98; 12:17-24, 26, 28, 32, 35-6, 38-43, 46-54, 56-7, 64-5
- Céréales, transport, 47:15
Céréales, transport ferroviaire, 32:10-2, 33:12-4
Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 33:12-4, 17
CN Rail, 19:100-1, 105
CN Route, vente par CN, comité, examen, demande, étude, 49:11-2, 30-1, 33, 35
Comité, 2:5, 52, 65; 3:57, 92; 11:12-3; 13:8; 20:4; 22:37; 26:59; 28:44; 29:25; 30:22; 32:6; 34:12-3
Planification des travaux, 17:6-9, 15; 23:67; 31:3
Séance d'organisation, 1:7, 11-2, 16-9, 21-6
Commission royale sur le transport des voyageurs, 22:70; 25:29; 26:33-4; 34:20
Grands lacs, 34:20
Lester B. Pearson, aéroport international, 16:13; 34:44
Marine Atlantique, rapport annuel 1988, étude, 30:20-1
National Transportation Safety Board, 10:7-9, 32-3, 44, 50-1
Nominations par décret, 1:21-2; 10:7; 22:70; 32:10
Office national des transports, 7:14
Tépelines, 8:8-10, 18
Pollution de l'eau, 16:42-4
Procédure et Règlement, 3:66; 7:76-7; 11:22, 24-5, 31-4, 45, 51, 54, 63; 12:20-1; 49:6, 33
Routes, 16:12
Soviet suprême, table ronde avec une délégation parlementaire, 47:4-5, 9-10, 14-6
Thunder Bay, aéroport, 16:40-1
Transport par autobus, 23:17-20
Transports, budget principal
1989-1990, 13:4, 13-7, 23, 38-9; 15:8-11, 19, 26, 29, 39-40; 16:4-5, 10-3, 40-4
1990-1991, 34:18-20, 23, 33-4, 44
Transports aériens, 1:14; 2:42-3; 3:37, 63-4, 103-4; 10:39-40, 50; 16:4-5, 12; 20:20-1
Transports ferroviaires, 8:34-5; 20:44; 22:56; 24:65
Transports maritimes, 6:16-7
Transports routiers, 10:49-50
Vancouver, aéroport international, 16:13
VIA Rail, 3:5-6; 13:13-7; 16:10-3; 17:6-9, 15; 34:18-20
Et avenir du transport ferroviaire des voyageurs, examen, 18:5, 10-6, 26, 47; 19:17-24, 44-5, 65-9, 82-3, 100-2, 105; 20:4, 20-4, 36, 41-4, 46-7, 52; 21:44-5, 65-7; 22:31, 37, 53-6; 23:7, 9, 17-22, 29, 56-60, 66-7; 24:8-12, 30-3, 53-4, 63-7; 26:32-4, 54-7, 59; 27:11-6, 27, 29-31; 28:20, 44-7, 63-4, 75-6
Rapport annuel 1988, étude, 15:8-11, 19, 26, 29, 39-40
Voie maritime du Saint-Laurent, 1:22; 32:11-3
Voir aussi CN Route—Vente—Comité—Lettre
- Appendices**
Association des syndicats de cheminots du Canada, mémoire et annexes, 38A:64-120
Saint-Julien, Guy, questions écrites du 15 juin 1989, 14A:3-4
Appleby, aéroport. *Voir* Edmonton, Alb., aéroport municipal
Arctique
Souveraineté canadienne, affirmation, 34:34-5
Argentina-North Sydney, liaison maritime. *Voir plébiscite*
Transversiers, services
Armitage, Ramsay (Commission des transports des provinces de l'Atlantique)
Chemins de fer, Loi (subventions pour le grain et la farine), projet de loi C-26 (teneur), étude, 31:6-11, 20-35
Arrow Air. *Voir* Transports aériens—Accidents—Gander
Association canadienne de droit maritime. *Voir* Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Témoins
Association canadienne de l'autobus
Composition et rôle, 43:68, 71
Syndicat uni du transport, relations, 43:70
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Témoins; Transport par autobus—Alcool
Association canadienne des libertés civiles. *Voir* Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Témoins
Association canadienne des pilotes de lignes aériennes (ACPJA)
Composition et rôle, 7:17; 44:4
Membres, nombre, 39:36; 44:4
Représentativité, 44:13
Transporteurs régionaux et petites compagnies, pilotes, représentation, 44:12-3, 21-2
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Bureau canadien de la sécurité aérienne—Enquêtes et Membres—Dissension; Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Témoins; Transports aériens—Pilotes—Alcool—Intervention
Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio
Composition, 42:4
Membres, groupe d'entraide, 42:14
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Témoins
Association canadienne du camionnage. *Voir* Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Témoins
Association canadienne du contrôle du trafic aérien
Activités, 41:4
Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Témoins; Transports aériens—Contrôleurs—Alcool et drogues
Association des armateurs canadiens
Composition et représentativité, 6:6; 43:23
Voir aussi Alcool et drogues, consommation—Stratégie; Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi C-2; Témoins

Alcool et drogues, consommation—Suite

Transports, ministère—Suite

Enquête, sondage, résultats—Suite

Femmes, statistiques distinctes, absence, 35:25-6

Informations sur les collègues de travail, 35:29-30

Marge d'erreur, 35:19

Mouits de consommation, 35:27, 30

Questionnaire, 35:10; 39:12; 44:5

Renseignements confidentiels, protection, 35:26

Intérêt, limites, 44:5

Voir aussi sous le titre susmentionné Stratégie—

Consultations

Voir aussi Aéroports; Association internationale des

machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale—

Membres; Aviation générale; Bureau d'enquête sur les

accidents de transport; Camionnage; CN Rail; CP Rail;

Federal Express Canada Ltd.; Federal Express

Corporation; Garde côtière américaine; Garde côtière

canadienne; Médecins; National Transportation Safety

Board—Enquêtes; Opérateurs radio; Service postal

américain; Southern Pacific Railroad; Transport par

autobus; Transports aériens; Transports ferroviaires;

Transports maritimes; Transports routiers; Union Pacific

Railroad; VIA Rail

Association of Railroad Passengers. Voir plutôt National

American Association of Rail Passengers

AMTRAK

Autres sociétés ferroviaires américaines

Livres, accès statutaire, 27:7

Relations, 27:6-8; 28:6:7

Voies, utilisation, 27:6-8; 15; 28:6:7

Canadiens, déplacements d'hiver vers le sud des E.-U.,

services disponibles, 27:23-4

CN Rail, voies, utilisation, 19:104-5; 27:8-9

Corridor nord-est (Boston-Washington)

Coûts, recouvrement, taux, 27:12-3

Facteur de charge ou taux d'occupation, 27:15

New York-Washington, service TGV, 28:61-2

Parti du marché, 27:22

Recettes, 27:16

Réseau, électrification, 27:21

New Haven-Boston, tronçon, projet, 27:21, 26

Transformateurs, propriété, 27:27

Voies et autres propriétés, 27:9-10

Courrier, transport, recettes, 27:9

Coûts, recouvrement, 19:22-3; 56, 64; 20:53; 27:5-6, 13, 17-8,

33; 28:24, 42, 49

Voir aussi sous le titre susmentionné Corridor

Déficit d'exploitation, 27:14

Élimination, administration Reagan, tentative, opposition,

Employés

Nombre, 27:10-1

Rapport cadres-employés, 27:28

Rémunération et règles de travail, 27:19-20

Financement

De l'extérieur, 27:29

Emprunts, 27:28, 30

États et villes, participation, 24:43; 27:19; 28:42

Voir aussi sous le titre susmentionné Immobilisations

Gardner, Tim, vice-prés., antécédents et fonctions, 27:4

AMTRAK—Suite

Gares, rôle multimodal, 27:20-1

Immobilisations, financement, 27:13-4

Laissez-passer, détenteurs, 27:27

Lobbyisme, activités, interdiction, 27:30

Maintenance, installations, 27:27-8

Mandat, 27:16-7

Marché, évolution, prévisions, 27:25-6, 32-3

Matériel roulant

Achat de matériel neuf, 27:22

Bombardier, financement, 27:28-9

Moteurs à vapeur, conversion à l'électrification, 27:23

Pénurie, 27:32

Remise en état de vieux matériel, 27:22-3

Trajets, relation, 22:24

Wagons à deux étages, acquisition, 20:38, 40

Modernisation, résultats, 22:10; 24:51; 28:24

National Association of Railroad Passengers, relations,

28:62-3

Publicité

Amélioration, 27:18

Winnipeg Free Press, annonce, 24:60-1

Recettes, 27:9-10, 16

Voir aussi sous le titre susmentionné Corridor

Longueur, 27:10-1

Réservation, système, 27:14-5

Seattle-Vancouver, liaison, abandon, 27:24

Secteur privé, investissement, possibilité, 27:28

Services

Abandon de certaines liaisons, 20:16; 27:5, 11-2

Coupages de 1979, 28:6:2

De base, maintien, obligation statutaire, 27:17, 28-9

Facteur de charge ou taux d'occupation, 27:14-5

Modélification, souplesse, 27:17

Régionaux, 20:53

Transcontinentaux, fréquence quotidienne, 20:53

Subvention par voyageur, 27:12; 28:24

Tarifs, établissement, flexibilité, 27:18, 32

Territoire américain, desserte, 27:19

Trains à grande vitesse (TGV)

Chicago-Détroit, liaison, projet, 28:33, 42

Mise en service, perspectives, 27:26

Voir aussi sous le titre susmentionné Corridor—New York

Trains de banlieue, exploitation, contrats, 27:10

Trains spéciaux, demande, 27:18-9

Transport par autobus, industrie, relations, 27:23-5

VIA Rail *passim*

Aéropports, 16:39

Transports, budget principal 1989-1990, 16:39

Angus, Iain (NPD—Thunder Bay—Atikokan)

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 32:13

Nominations par décret, examen, 32:10-3

Air Canada, 47:9

AMTRAK, 27:11-6, 29-31

Benjamin, Les, 16:45

- Rendement
Relation, 39:53-4, 62; 44:30
Voir aussi sous le titre susmentionné Dépistage
Sensibilisation, programmes. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Education, programmes
Situation canadienne, évolution, 39:9, 13, 17
Etats-Unis, comparaison, 39:56-7; 45:47-8; 46:27-30, 53
Mulroney, le très hon. Brian, propos, 45:51
Stratégie
Association canadienne de l'autobus, position, 43:68-9
Association canadienne des libertés civiles, position, 39:52-5
Association canadienne des pilotes de lignes aériennes
Consultations, 44:5
Position, 44:6-10, 19-20
Association canadienne des professionnels de l'exploitation
radio, position, 42:7-8
Association canadienne du camionnage, position, 44:34-9; 45:22
Association canadienne du contrôle du trafic aérien
Consultation, 41:8
Position, 41:4-9
Association des armateurs canadiens, position, 43:24-7
Association des syndicats de cheminots du Canada, position, 38:4-8
Association du groupe de la navigation aérienne, position, 45:50-2
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, position, 39:59-62
Autres pays, comparaison, 35:21-2, 26
Bus, 35:14-5
Canadian Business Aircraft Association, position, 39:69-71
Canadian Owners and Pilots Association, position, 39:30-4
Champ d'application, 35:15
CN Rail, position, 38:23-34
Comité, étude, 37:4
Aspects proposés par le ministre, 34:11-2
Commission d'enquête sur l'usage de drogues ou de pratiques bannies par les athlètes canadiens (Dubin), rapport, relation, 35:6-7; 42:33
Délai de 90 jours, 34:12; 35:5-6
Projet de loi, option, 35:7-8; 39:23; 43:8, 19
Rapport, 34:12-3
Séances, utilité, 42:33-4; 43:46
Témoins invités à comparaître, 37:11
Comité tripartite, création proposée, 45:7
Commission canadienne des droits de la personne, position, 43:5-8
Conférence canadienne des routiers
Consultations, 45:17-8, 20, 23-4
Position, 45:17-21
Congrès du travail du Canada
Consultations, 35:24-5; 39:7, 13-4
Position, 39:5-10
Constitutionnalité ou conformité avec la Charte canadienne des droits et libertés, 39:54, 56; 45:22
Consultations, 35:8; 38:9; 39:11, 59; 43:27

- Stratégie—Suite
Consultations—Suite
Transports, ministère, entente avec divers organismes, dérogation, 35:24-5; 39:7, 13-4, 38-9, 43-4, 47; 43:52, 56; 44:5; 45:17-8, 20, 23-4
Coût de mise en oeuvre, 41:12; 42:11; 45:52
CP Rail, position, 38:46-62; 43:73-5
Dépôt à la Chambre, 34:10; 45:20
Etats-Unis
Administrations Reagan et Bush, guerre contre la drogue, relation, 38:22; 39:55, 59, 62; 41:25; 43:12, 54; 45:20
Législation et réglementation, relation, 38:22; 39:13, 38-9, 55, 67-8; 42:11; 43:16, 27, 29, 35-6, 38, 57; 44:8-9, 11, 18, 27, 47; 45:20, 22-5, 51; 46:31-7, 45-6, 52-3
Etude, 35:5-35; 38:4-65; 39:5-74; 41:4-26; 42:4-34; 44:4-70; 45:5-60; 46:21-53
Federal Express Canada Ltd, position, 45:28-33
Fédération canadienne des droits et libertés, position, 42:20-3
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, position, 44:25-30
Gilde de la marine marchande du Canada
Consultations, 39:38-9, 43-4, 47
Position, 39:38-42
Personnes visées, 35:15
Plan d'action, éléments, 34:11; 37:4-5
Postes reliés à la sécurité, définition, 34:11; 35:15, 22, 32; 38:25, 31, 39-40, 45; 39:45-7, 60, 66; 43:27, 35, 69; 44:9, 38
Quarts de travail, cas, traitement, 35:22-4
Rapport à la Chambre, 46:3-20
Changements de forme, autorisation, 46:22
Présentation par le président, 46:23
Projet, étude, 46:21-3
Réponse du gouvernement, demande, 46:22
Sécurité, objectif, relation, 37:6-7; 39:59; 45:5, 17
Sociétés étrangères, assujettissement, 35:15, 20-1
Syndicat international des marins canadiens
Consultations, 43:35
Position, 43:35-8
Syndicat uni du transport
Consultations, 43:52, 56
Mémoire, 43:64-5
Position, 43:52-4
Transports, ministère
Enquête, sondage, résultats, relation, 39:59; 43:44; 45:23, 25
Voir aussi sous le titre susmentionné Consultations
Transports maritimes, navires, enregistrement, répercussions, 43:43, 45, 47
Travailleurs unis des transports, position, 45:5-8
VIA Rail, position, 38:45-6
Transports, ministère
Enquête, sondage, résultats, 8:25; 35:9-14; 37:6, 14; 39:6, 15, 39; 41:25-6; 42:6, 9; 43:6, 36; 44:18-9, 26; 45:18-9
Autres sondages, comparaison, 35:19-20, 31-2; 38:10
Coût, 39:59
Démarche, 43:65-6
Employeurs, identification, 35:26-7

- Alcool et drogues, consommation—Suite**
 Education, programmes—Suite
 Employeurs, prestation, 35:18; 37:4-6; 42:8
 Etats-Unis, 46:26, 29
 Gouvernement, rôle, 45:6
 Matériel, distribution, 34:11
 Normes ou règlements, 38:58; 39:70-1
Operation Red Block, 45:6, 9
 Pluôt que dépistage, 39:62; 41:12-3
 PME, recours aux services d'un organisme public, 39:70-1
 Prévention, but, 41:5
 Ressources nécessaires, 39:60
 Rôle et importance, 35:16-7, 19, 27; 38:49, 57-8; 41:7, 26; 43:19-20, 22, 25; 44:36, 54; 45:21
 Employés des transports pris en défaut (test positif)
 Culpabilité ou innocence, preuve, principes, 45:15-6
 Permanence, octroi interdit, 35:18-9
 Réintégration du poste, conditions, 35:18; 38:25, 32; 39:70; 44:67-8; 45:7, 9, 13
 Sanctions, 35:17-8; 38:51, 61; 43:48, 75, 79-81; 45:7-8
 Epp, l'hon. Jake, déclarations, 42:8; 44:7-8
 Etats-Unis
 Enquêtes, résultats, 42:11, 17; 44:8-9, 23, 43; 45:15; 46:28, 33, 50-2
 Législation et réglementation
 Canada, harmonisation, 37:14; 38:22, 42; 39:6, 32-3, 47-8; 41:25-6; 43:30-1, 42; 44:35
 Entrée en vigueur, 35:22, 26; 37:6-7
 Rôle de barrière non tarifaire, 39:45, 59; 43:45-6
Vous aussi sous le titre susmentionné les sujets particuliers
 Facultés, identification, 44:51, 54, 61
 Seuils, variation d'un individu à l'autre, 44:57-8, 63
Vous aussi sous le titre susmentionné
 Marijuana: Médicaments
 Information, programmes. *Vous pluôt sous le titre susmentionné* Education, programmes
 Interdiction en milieu de travail, 34:11; 35:15
 Employeurs, règlements, 38:51; 39:67
 Médicaments, usage, exception, 35:15-6, 18; 38:30-1
Vous aussi sous le titre susmentionné Alcool
 Marijuana, consommation
 Etats-Unis, étude du Research Triangle Institute, 46:49-50
 Facultés, affaiblissement, effet, 44:55
 Médicaments, usage
 Facultés, affaiblissement, effet, 42:8; 44:51-2, 54-6, 58-9, 62; 45:19
 Réglements, 39:60
 Sondage, résultats, 35:11-3; 45:19
Vous aussi sous le titre susmentionné Interdiction
 Milieu de travail, problèmes, relation, 35:27-9; 43:53; 44:59; 45:12
 Prévention, 35:16-7; 38:16; 43:49
 Pluôt que dépistage, 39:62
Vous aussi sous le titre susmentionné Dépistage; Education
 Problème, existence dans le secteur des transports, absence de preuves, etc., 43:18-9, 21, 43, 62-3; 44:18-9
 Réadaptation
 Etats-Unis, 46:26, 29
 Ressources, insuffisance, 39:9
- Alcool et drogues, consommation—Suite**
 «Pour cause» (motifs raisonnables)—Suite
 Dépistage—Suite
 Etats-Unis, cadres, formation, 46:26
 Tests faussement positifs, résultat appréhendé, 39:70
 Préalable à l'emploi. *Vous pluôt sous le titre susmentionné* Dépistage—Avant l'embauche
 Prévention, aspect, 38:25, 31; 39:25
 Programme ou régime obligatoire
 Application, 44:35-6
 Modes de transport, besoins particuliers, prise en compte, 44:35, 44
 Primauté sur la Charte canadienne des droits et libertés, proposition, 44:35, 41-2; 45:22
 Projet de loi
 Charte canadienne des droits et libertés, conformité, examen préalable par la Cour suprême, etc., 37:6, 8; 39:11-2, 22-3, 42, 56, 62; 43:36-7; 44:29
 Efficacité et utilité mises en doute, 44:29
 Elaboration, consultations, 34:11; 37:4-5; 39:69-71
 Justification, 41:10
 Présentation prévue, 11:41
 Propriétaires-exploitants, application, 39:26, 37; 44:38
 Rendement, évaluation
 Emploi comme méthode de dépistage, 39:71-3; 42:6, 13
 Relation, 44:27-9
 Renseignements confidentiels, protection, 34:11; 44:10, 36, 53-4, 56
 Santé et bien-être, comité, recommandations, 43:7
 Sécurité des transports, droits collectifs versus droits individuels, relation, 39:66-7; 42:24-5, 31-2; 43:5, 17-8, 21; 44:18
 Substances visées, liste et normes quantitatives, 44:52, 54-5
 Syndicats, position, 37:7; 39:28
 Tests
 Administration, entité responsable, 39:26, 37; 41:13; 42:13, 27; 43:14, 25, 58
 Confirmation d'un résultat positif par un deuxième test, 42:27; 43:13-4, 48
 Contrôle, 43:40
 Coûts, 39:8; 41:13; 43:68-9; 44:53, 55, 66-7; 45:14
 Fiabilité, 35:17; 39:8, 15, 44, 52-3, 61-2, 70; 41:7, 13; 42:7, 17, 21, 23-4, 27; 43:6-7, 14, 18, 20-2, 37, 39, 44, 67, 80-1; 44:8-9, 18, 27-8, 49, 52-3, 62, 68-9; 45:21, 25-6
 Information tirée et affaiblissement des facultés, relation, 39:53-5, 60-1; 41:11; 42:15, 26-7; 43:6, 22, 44-5, 53; 44:27-8, 53, 62-3, 66, 68-9; 45:21, 54
 Installations séparées, nécessité, 45:16
 Médecin, responsabilité, 42:8, 13
 Paiement, responsabilité, 39:26, 37; 42:13, 28; 43:58; 45:55
 Refus par un individu, 39:28
 Résultats, contestation prévue, 44:64
 URSS, situation, 47:14
 Valden, Max, position, 45:50
Vous aussi sous le titre susmentionné Alcool
 Drogues, consommation, sondage, résultats, 35:12-4; 45:19
 Aide aux employés, programmes, relation, 45:6, 8
 Ateliers et colloques, 39:70-1
 Efficacité, 35:33; 39:61; 46:29-30

Dépistage—Suite
Etats-Unis—Suite
Lieux de prélèvement, 45:31-2
Méthodes, 38:9; 46:25, 45
Modes de transport, différences, 44:44; 46:35, 48
OACI et OMS, positions, 43:16-7; 44:24
Orientation vers la drogue plutôt que l'alcool, 37:14
Programmes canadiens, reconnaissance, 44:30, 43
Renseignements confidentiels, protection, 10:28-9
Résultat de test positif, 46:25, 45
Shorliffe, Glen, sous-ministre des Transports, lettre de février 1990, 44:24-5
Substances visées, 45:33; 46:25
Tests, administration, 43:15
Tribunaux, attitude, 39:59
U. S. Department of Transportation, programme, 46:24-5, 30, 35-6, 38-9
Facultés, affaiblissement
Formation des surveillants, 35:17-8; 38:57-8; 39:49; 42:8, 12-3, 17; 43:20, 22; 44:36, 48-9, 52, 54, 57; 45:7-8
Objetif de dépistage, 39:25, 44, 55; 41:6-7; 42:13, 15; 43:7, 20; 44:29
Observation en milieu de travail, 38:22; 39:26, 73-4; 43:7, 18; 44:57
Relation, 43:6, 8; 44:35, 58
Tests, administration sur demande de l'employé, 43:86-7
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Dépistage—Aléatoire; Tests—Information
Fondation de la recherche sur la toxicomanie, position, 43:63, 67
Fréquence, 43:74-5
«Gaspillage» de ressources, 39:60-2; 44:7
Laboratoires, accréditation, 41:7, 11, 13; 44:52
Libre-échange canado-américain, Accord, relation, 43:54, 64
Médias, importance accordée, 37:4
Médicaments, identification, possibilité d'erreur, 38:21-2
Méthodes ou procédures, 35:16-7; 38:8-10, 49; 39:40; 45:7
Autres que les analyses d'urine, 39:54, 57-8, 71-4; 43:20, 22
Conventions collectives, dispositions, 42:7; 44:30
Normes, établissement proposé, 39:70-1
National Transportation Safety Board (Etats-Unis), position, 44:10
OACI, position, 43:17
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Dépistage—Etats-Unis
Observation visuelle, 39:64-5
Occupational Medical Association (Etats-Unis), position, 44:63
OMS, position, 43:17
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Dépistage—Etats-Unis—OACI
Petites entreprises, application, 39:37
«Pour cause» (motifs raisonnables), 34:11; 35:18; 37:4-5; 38:5, 8, 10-1, 16, 31, 51, 62; 39:20, 41; 41:12; 42:8, 17, 22-4, 26, 28; 43:10, 12, 26; 44:7, 9-10, 37, 47; 45:12-3, 50; 46:25
Abus ou harcèlement, possibilité, 41:8, 21; 45:56, 59

Avant l'embauche—Suite
Commission canadienne des droits de la personne, position, plaintes reçues, etc., 43:9-13, 21; 44:35, 37, 47
Constitutionnalité, 39:23
Employeur, droit, 42:29-30
Résultat de test positif, 38:51, 61; 42:28-30
Cadres, assujettissement, 34:11; 41:8
Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail, position, 43:52, 63, 67
Commission canadienne des droits de la personne
Fairweather, Gordon, ancien président, déclarations, 43:54; 44:28
Plaintes reçues, 43:10-11; 44:35
Position, 43:9; 44:35
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Dépistage—Aléatoire; Dépistage—Avant l'embauche
Congrès du travail du Canada, position, 39:5-6, 8-10, 15-7, 27-8
Coûts juridiques et sociaux, 42:21-2
Députés, assujettissement, 42:25; 43:54-5
Dissuasion, effet, 39:71; 43:75-6, 79, 81; 44:53
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Dépistage—Aléatoire; Dépistage—Etats-Unis
Droits de la personne et protection de la vie privée
Et responsabilités envers autrui, relation, 42:30-2
Prise en compte, 35:34; 37:6-7, 70-1; 38:25, 32; 41:7
Répercussions, atteinte injustifiée, etc., 38:17; 39:8, 16, 22-3, 52, 55, 62; 41:25; 42:10, 20-3, 27; 43:7-8, 67; 44:18, 28, 49, 56-7; 45:21; 46:47
Échantillons, prélèvement, infection, danger, 43:14-5; 44:69
Employeurs
Politique, justification, 42:8, 16-7
Position, 37:7-8
Responsabilité juridique, 44:36, 48-9
Endroits éloignés, application, 39:26, 37
Etats-Unis
Agent de révision médical, rôle, 45:32-3; 46:25
Alcool, exclusion, 46:30, 37-8
Compagnies de transport, attitude, 39:11
Conrail, accident ferroviaire dans le Maryland, janvier 1987, rôle catalyseur, 46:39-44
Constitutionnalité, 38:63; 39:9, 55-6; 43:11-2, 30, 36-7; 44:37, 43, 46; 45:31; 46:26, 47
Coût des tests, 45:34-8; 46:26, 47
Coûts-avantages, évaluation, 46:48
Dissuasion, effet, 46:25-8
Échantillons, chaîne de surveillance, 45:32-4
Échantillons sanguins, prélèvement, 10:27-8
Efficacité, 10:25-7; 46:26
Employé qui refuse de subir un test, 45:36-7; 46:25
Entreprises canadiennes actives aux E.-U., incidence, 39:6, 10, 39, 55, 62, 67-8; 43:15-6, 29, 43; 44:7, 11-2, 24, 27, 34; 45:22-3, 51; 46:31-7, 45-7
Hôpitaux, personnel, attitude, 10:27
Laboratoires, accréditation, 38:40; 45:32; 46:44-5
Lacunes, 43:52; 45:7

- Alcool et drogues, consommation**—*Suite*
Commission canadienne des droits de la...—*Suite*
Conventions collectives, dispositions, 39:67
Dénonciation par des collègues de travail, 38:35, 63; 39:63-4, 67
Dépistage
Abus ou harcèlement, possibilité, 43:61, 70-1
Aide aux employés, programmes
Efficacité, relation, 39:54, 58
Etats-Unis, coûts relatifs, 46:28
Aléatoire
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Dépistage—
Aléatoire
Aléatoire (comportant un élément d'imprévu en milieu de travail), 34:11; 35:18; 37:4-5; 38:5, 8, 10, 25, 38-9; 39:16, 20-2, 27-30, 42; 41:8, 12; 42:8, 10-1; 43:26, 47; 44:7, 14, 18, 37-8, 43-4; 45:5, 7; 46:25
Abus ou harcèlement, possibilité, 38:41; 44:58
Aide aux employés, programmes, relation, 38:42; 43:38-9; 44:8, 49-50; 46:28
Application sélective, 44:38, 49-50
Association médicale canadienne, position, 44:54, 60-1
Barrières de police, comparaison, 38:18
Cadres supérieurs, assujettissement, 42:6, 11-2
Chirurgiens, assujettissement, 44:61-2
Commission canadienne des droits de la personne, position, 43:10-1, 15, 22;
«Consentement éclairé du sujet», 44:54, 60, 63-4
Consommateurs invétérés, détection, 38:32, 34-5, 64
Constitutionnalité, empiètement sur les droits de la personne, etc., 38:45, 63; 39:22-3, 56; 43:11, 72
Dissuasion, effet, 38:5, 17-9, 32, 34-5, 45, 64; 41:21; 43:76; 44:8
Droits collectifs versus droits individuels, 38:19
Employés visés, proportion, 38:51, 62
Etats-Unis, législation et réglementation relatives aux transports, relation, 38:11, 42; 42:6
Facultés, affaiblissement, relation, 38:6, 17, 19; 45:7
Federal Express Corporation, position, 45:43, 47-8
Fréquence, 43:74-5
«Pour motif valable», 43:48, 66-7
Programmes facultatifs plutôt qu'obligatoires, 43:21
Sécurité, relation, 38:5-6, 17-9; 41:21, 23
Tésts faussement positifs, 39:70
Tricherie, encouragement appréhendé, 43:39-40
Après un accident ou un incident, 34:11; 35:18; 37:4-5; 38:5, 8, 10, 13, 16, 31, 50, 60-1; 39:10-1, 20, 41, 43, 49-51, 61; 41:7, 11-3, 21; 42:8, 10, 16; 43:9-10, 12, 21, 25, 31, 33, 55; 44:7, 10, 47; 45:12-3, 50, 54; 46:25
Association du barreau canadien, section de l'Ontario, position, 43:7
Au cours d'un examen médical (tests périodiques), 34:11; 35:18; 37:4-5; 38:9-10, 25, 32, 50, 61; 39:41; 41:7; 42:10; 43:9, 13, 21, 25-6; 44:7, 37, 47; 45:50; 46:25
Auto-identification, 35:17
Autres pays, situation, examen, 43:7, 16, 35, 42, 46
Avant l'embauche, 34:11; 35:18; 37:4-5; 38:25, 31, 50-1, 59; 39:23, 41; 41:7, 12, 21; 42:7; 43:7, 26, 31; 44:7, 9, 37, 48, 54; 46:25
Association médicale canadienne, position, 43:7; 44:54
- Alcool et drogues, consommation**
Absinence, période, règle des huit heures, 39:72; 43:74, 81-2; 44:4; 45:5-6
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Alcool
Abus, définition, 43:27
Accidents, relation, 43:6; 45:15, 19
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Alcool
Aide aux employés, programmes
Accès, 34:11; 35:18; 37:4-6; 38:49, 58; 43:31, 83
Code canadien du travail, modification, 44:29, 33
Comparaison avec les E.-U., 46:28-9, 31
Administration conjointe ou syndicale-patronale, 35:33-4; 38:23; 39:15, 61; 41:15; 43:25, 58; 44:30, 32; 45:12
Association médicale canadienne, position, 44:54
Assurance-santé, programmes provinciaux, relation, 43:69; 44:38
Coûts de mise en oeuvre, 39:21
Efficacité, 35:33; 39:17-8, 28-9, 57, 61, 63-4; 46:30-1
Employeurs
Engagement, importance, 43:53
Exemplaire, communication au ministère
des Transports, 38:59
Taille de l'entreprise, relation, 43:69; 44:38, 47-8
Imposition par voie législative, 38:58; 39:14-5, 18-9, 40, 44-5; 43:58, 83-5; 44:13, 31-3
Mise en place, 35:28; 39:65
Négociations collectives, objet de discussion, 39:65
Normes ou lignes directrices gouvernementales, 38:49, 58; 39:14-5, 66, 70-1; 41:15; 42:14; 43:74, 84-5
Objets, 39:25
Participation volontaire, 39:15
Plutôt que dépistage, 39:62; 43:55, 58, 82-5; 44:29; 46:33
PME, recours aux services d'un organisme public, 39:70-1
Rôle et importance, 35:16-7, 19; 45:21
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Dépistage; Education
Alcool, consommation
Absinence, période, règle des huit heures, 35:23, 30, 32; 38:6-8, 13-5, 24-5, 30-1, 38, 44, 46-8, 55-6; 39:39-40, 72; 43:24; 45:5-6
Accidents, relation, 44:51
Cadres supérieurs, problème, 42:6, 10
Dépistage, 35:23
Absténients temporaires, cas, 35:31
Désintoxication, installations, 43:39
Gros buveurs, 35:11
«Gueule de bois», effets, 35:12, 30; 37:14; 38:14; 39:72; 45:19
Intervention en milieu de travail, 35:16, 23-4
Lieu, 35:29
Pendant ou avant le travail, 35:11-2
Situation canadienne, comparaison avec les E.-U., 46:31
Sondage, résultats, 35:10-1, 13-4; 42:6; 45:18-9
Taux d'alcoolémie, comparaison avec les E.-U., 39:39, 44; 44:68
«Verre», définition, 35:12-3
Cannabis, consommation, sondage, résultats, 35:11
Causes, attention accordée, 42:4-5, 11; 44:26, 30; 45:12
Cocaine, consommation, sondage, résultats, 35:11
Commission canadienne des droits de la personne
Position, 42:21, 25

Abitibi, région. *Voir* CN Rail

Abbot, Ed (Association des syndicats de cheminots du Canada)

Alcool et drogues, consommation, stratégie, étude, 38:4-23

Bureau d'enquête sur les accidents de transport, projet de loi

C-2, étude, 5:4-31

VIA Rail et avenir du transport ferroviaire des voyageurs,

examen, 26:4-8, 18-24, 26-8, 30-4

ACPLA. *Voir* Association canadienne des pilotes de lignes

aériennes

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Autonomie financière, 32:13

Déficits, absorption par les fonds de réserve, 32:13-4

Employés, nombre, diminution depuis 10 ans, 32:8

Équité en matière d'emploi, 32:33

Filiales, 32:5

Impôt sur les grandes sociétés, assujettissement, 32:5

Nomination par décret, examen, 32:4-34

Objets prioritaires, 32:5

Pont des Mille Îles, exploitation, 32:5

Productivité, augmentation, 32:8

Rentabilité, perspectives, 32:14

Revenus, sources, 32:4-5

Rôle, 32:4

Stewart, Glendon R., président

Antécédents, 32:4, 25

Curriculum vitae, dépôt, 32:3, 6

Nomination par décret, 32:4

Salaires, 32:25

Technologies nouvelles, recours, 32:9

Terres, utilisation, politique, révision, 32:8, 15

Voir aussi Comité—Témoins—Comparution; Témoins

Administration de pilotage des Grands Lacs

Statut, 32:5

Aéronautique, Loi

Modifications proposées, 34:7

Voir aussi Transports aériens—Pilotes—Alcool

Aéroports

Alcool et drogues, consommation, motifs, 35:27

Bruit, zone, délimitation, 36:17

Construction, financement fédéral, 18:40-1; 21:68

Environnement, plan d'ensemble, 34:10

Exploitation

Déficit, 25:23; 36:32-3

Financement, participation fédérale, 21:68

GRC, services, coûts, exclusion, 16:20

Par le secteur privé, perspectives, 25:23

Pertes, 16:19

Recettes, baisse, 36:23-4

Caspésie, 23:61

Gestion, cession à une autorité locale

Baux à long terme plutôt que vente, 36:6

Conseil d'administration, nomination, 36:5

Considérations financières, 36:5-6

Échéancier, 13:20

Fonctionnaires visés, avantages sociaux, 36:5-6

Gouvernements, exclusion, 13:33; 16:38-9; 36:5

Groupes intéressés, 16:37, 39; 34:9; 36:6, 31-2

Négociations, 13:7, 20, 33; 16:39-40; 36:5

Aéroports—Suite

Gestion, cession à une autorité locale—Suite

Prévisions, 36:6

Principes directeurs, 16:40-1; 36:5

Privatisation, différence, 16:36-7

Rentabilité, aspect, 13:36; 36:27-8

Responsabilités, étendue, 16:38-9; 36:6

Territoires du Nord-Ouest, 16:39

Voir aussi sous le titre susmentionné Petits aéroports

Gouvernement fédéral, compétence, 47:8

Immeubles avoisinants, construction, zonage, 36:16-7

Immobilisation, projets, liste, 36:21-4, 29-31

Infrastructure, financement fédéral, 18:40-1; 24:76

Ontario, région sud, stratégie, 34:8-9, 23, 31, 43; 36:8-9, 11,

13-4; 37:8-9

Petits aéroports

Gestion, cession à une autorité locale, 36:23, 25

Pistes, raccourcissement, politique, 36:21-3

Politique, étude, 36:4-34

Propriétaires d'aérogares, redevances, 13:35

Rationalisation, 36:28, 30

Reclassification et déclassement, 36:28-9; 39:24

Rentabilité

Liste des aéroports rentables, 36:32-3

Voir aussi sous le titre susmentionné Gestion

Secours-incendie, services, 16:41-2

Sécurité et congestion, groupe de travail, rapport, 16:32-3

Voyageurs, vérifications avant l'embarquement, 43:49, 65

Voir aussi VIA Rail—Services, réduction et les noms des

villes ou aéroports

Agence spatiale canadienne

Siège social, établissement à Saint-Hubert, 13:35

Voir aussi Saint-Hubert, aéroport—Terrains

Agriculture

Assistance, programmes gouvernementaux, 33:11-2

Politique agro-alimentaire, examen, 33:10, 15, 23-4

Agriculture, ministère. *Voir* Témoins

Aide aux employés, programme, 39:64

Alcool et

drogues, consommation; Camionnage—Alcool; CN Rail—

Alcool; CP Rail—Alcool; Federal Express Corporation—

Alcool; Forêts, industrie; Lignes aériennes Canadien

International; Ontario Northland Railway; Opérateurs

radio—Alcool; Rolls-Royce Canada; Transport par

autobus—Alcool; Transports aériens—Alcool et Navigation;

Transports ferroviaires—Alcool; Transports maritimes—

Alcool et Exxon Valdez; VIA Rail—Alcool

Air Canada

Aide aux employés, programme, 39:64

Privatisation, 13:31

Rôle de transporteur national, 47:9

Air India. *Voir* Transports aériens—Accidents

Air Ontario. *Voir* Transports aériens—Accidents—Dryden

Air Tor

Enquête par le BCSA, 3:54

INDEX

COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

DEUXIÈME SESSION—TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

DATES ET FASCICULES

—1989—

Avril: les 20 et 25, f.1.

Mai: le 2, f.2; le 4, f.3; le 9, f.4; le 11, f.5; le 16, f.6; le 18, f.7; le 23, f.8; le 25, f.9; le 30, f.10; le 31, f.11.

Juin: le 1^{er}, f.11; le 6, f.11 et f.12; le 7, f.13; le 15, f.14; le 21, f.15; le 22, f.16.

Octobre: le 3, f.17; le 16, f.18; le 17, f.19; le 18, f.20; le 19, f.21; le 24, f.22; le 26, f.23; le 31, f.24.

Novembre: le 1^{er}, f.25; le 2, f.26; le 6, f.27; le 7, f.28 (réimpression).

—1990—

Janvier: le 30, f.29.

Février: le 1^{er}, f.30; les 8 et 20, f.31.

Mars: le 6, f.32; le 8, f.33; les 13 et 22, f.34; le 27, f.35.

Avril: le 3, f.36; le 4, f.37; le 5, f.38; le 10, f.39; le 24, f.41; le 26, f.42.

Mai: le 1^{er}, f.43; le 3, f.44; le 8, f.45; les 10, 24 et 29, f.46.

Juin: le 5, f.46; le 7, f.47; le 12, f.48.

Septembre: le 27, f.49.

N.B. Les 23 et 24 avril 1990, le Comité a participé au Forum parlementaire sur les changements climatiques dans le monde. Les procès-verbaux et témoignages sont publiés dans un fascicule spécial non indexé.

Cet index est un index croisé couvrant des sujets variés. Chaque fascicule est enregistré selon la date et cette référence se trouve à la page suivante.

L'index contient l'analyse des sujets et les noms des participants. Chaque référence apparaît sous les deux rubriques afin de faciliter l'accès par le nom de l'intervenant ou par le sujet. Les chiffres qui suivent les titres ou sous-titres correspondent aux pages indexées. Certains sujets d'importance font aussi l'objet de descripteurs spéciaux.

Les noms des intervenants et les descripteurs sont inscrits dans un ordre alphabétique. Certaines entrées relatives à la législation sont indexées chronologiquement.

Une entrée d'index peut se composer d'un descripteur en caractères gras et d'un ou de plusieurs sous-titres tels que:

Impôt sur le revenu
Agriculteurs
Gains en capital

Les renvois à un premier sous-titre sont indiqués par un long trait.

Gains en capital. Voir Impôt sur le revenu—Agriculteurs

Les abréviations et symboles que l'on peut retrouver dans l'index sont les suivants:

1^{re}, 2^e, 3^e l. = première, deuxième, troisième lecture. A. = appendice. Déc. = amendement. Art. = article. Chap. = chapitre. Dd. = ordre de dépôt de documents. Déc. = déclaration. M. = motion. Q.F. = question au *Feuilleton*. Q.O. = question orale. R.g. = réponse du gouvernement. Rés. = résolution. S.C. = Statuts du Canada. S.r. = sanction royale.

Affiliations politiques:

BQ	Bloc Québécois
Cons. Ind.	Conservateur indépendant
Ind.	Indépendant
L	Libéral
NPD	Nouveau parti démocratique
PC	Progressiste conservateur
Réf.	Parti réformiste du Canada

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser
au Service de l'index et des références (613) 992-7645.
Télécopieur (613) 992-9417

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.
En vente: Groupe Communication Canada — Edition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the House of Commons
by the Queen's Printer for Canada.
Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CHAMBRE DES COMMUNES

Transports

COMITÉ PERMANENT DES

DU

INDEX

CANADA



OCT 7 1992

